

JOURNAL OFFICIEL

DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

PARAISANT LE 15 ET LE DERNIER JOUR DE CHAQUE MOIS

Matahiti 131 N° 9		TE VE'A A TE HAU NO POLYNESIA FARANI				Mahana 8 no Éperera 1982	
Cours Franc Pacifique	Polynésie française	France et territoires français d'outre-mer		Etranger		Annonces et avis :	
		Voie maritime	Voie aérienne	Voie maritime	Voie aérienne	Annonces judiciaires, commerciales et annonces diverses : la ligne. . . 125 frs Les mêmes renouvelées : la ligne : . . . 50 frs Publications de sociétés philanthropi- ques, littéraires, scientifiques, spor- tives, coopératives, syndicales, etc... la ligne. 90 frs	
Prix d'un exemplaire	125	150	190	165	225		
Abonnement : six mois	1.500	1.800	2.250	1.950	2.700		
un an	2.750	3.350	4.250	3.750	5.150		

Les demandes d'abonnement et d'annonces devront être adressées au Chef de l'Imprimerie et sont payables d'avance - C.C.P. N° 9113909
Les annonces doivent parvenir à l'Imprimerie au plus tard 6 jours ouvrables avant la parution du Journal - B.P. N° 117.

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

	Pages
1982 6 janv. Arrêté interministériel portant extension aux territoires d'outre-mer de la réglementation relative aux brevets, licences, qualifications et certificats des navigants de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 1354 AA du 10 mars 1982).	399

TEXTES OFFICIELS PUBLIES A TITRE D'INFORMATION

1964 24 mars Arrêté ministériel portant modification de l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 25 mars 1964, page 2714) et rectificatif (J.O.R.F. du 19 novembre 1964, page 10367).	400
28 mai Arrêté ministériel relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 24 juin 1964, page 5446).	400
1966 11 fév. Arrêté ministériel modifiant un précédent arrêté relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 12 mars 1966, page 2093).	401
1968 3 avril Arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 11 avril 1968, page 3736).	401

1970 20 oct. Arrêté ministériel relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 18 novembre 1970, page 10610).	402
1971 8 mars Arrêtés ministériels modifiant l'arrêté du 20 août 1956 sur la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 9 mars 1971, page 2305).	403
1970 6 août Arrêté interministériel relatif au programme et régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion. (J.O.R.F. du 22 août 1970, page 7915).	403
6 août Arrêté interministériel relatif au programme et régime de l'examen du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère. (J.O.R.F. du 22 août 1970, page 7916).	403
1971 11 mars Arrêté interministériel 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 16 mars 1971, page 2538).	404
1978 9 janv. Arrêté interministériel relatif au programme et régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant. (J.O.R.F. du 20 janvier 1978, page 591 à 592).	405
1971 11 mars Arrêté interministériel dispensant des navigants de certaines épreuves pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant. (J.O.R.F. du 16 mars 1971, page 2539).	406

1974 26	avril	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel de Ire classe d'avion et du brevet et de la licence de pilote de ligne (avion). (J.O.R.F. du 10 mai 1974, page 4968).	407	1978 17	août	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 27 septembre 1978, pages 7562 et 7563).	417
26	avril	Arrêté interministériel relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère et de pilote professionnel d'hélicoptère. (J.O.R.F. du 10 mai 1974, page 4970)	409	1981 31	juil.	Arrêté interministériel relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception). (J.O.R.F. des 7 et 8 septembre 1981, page 8076 à 8082).	419
26	avril	Arrêté interministériel fixant le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de radiotéléphonie internationale pour navigants professionnels. (J.O.R.F. du 10 mai 1974, page 4970).	409	31	juil.	Arrêté ministériel relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs). (J.O.R.F. des 7 et 8 septembre 1981, page 8082 à 8089).	425
26	avril	Arrêté interministériel modifiant la réglementation des examens pour l'obtention de qualifications de vol aux instruments (avion et hélicoptère). (J.O.R.F. du 10 mai 1974, page 4971).	410	31	juil.	Arrêté interministériel fixant le programme d'instruction et le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol de nuit Hélicoptère. (J.O.R.F. des 7 et 8 septembre 1981, page 8089 à 8090).	432
26	avril	Arrêté interministériel relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion. (J.O.R.F. du 10 mai 1974, page 4974).	410	17	nov.	Arrêté ministériel portant modification de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs). (J.O.R.F. des 7 et 8 décembre 1981, page 10719).	433
1975 2	déc.	Arrêté ministériel fixant le programme d'instruction et régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol de nuit (avion). (J.O.R.F. du 7 janvier 1976, page 252).	411	<hr/> PARTIE OFFICIELLE <hr/>			
1977 5	oct.	Arrêté ministériel relatif au régime disciplinaire des navigants non professionnels de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 28 octobre 1977, page 5262).	411	<hr/> ACTES DU POUVOIR CENTRAL <hr/>			
1978 25	janv.	Arrêté interministériel fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réceptions). (J.O.R.F. des 20 et 21 février 1978, page 1464 à 1468) et rectificatif (Journal officiel de la République française du 16 mars 1978, page 2174).	412	ARRETE n° 1354 AA du 10 mars 1982 promulguant un acte du pouvoir central.			
1980 29	août	Arrêté interministériel portant modification de l'arrêté du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception des essais et réceptions). (J.O.R.F. des 13 et 14 octobre 1980, page 9063).	416	Le haut-commissaire de la République en Polynésie française, chef du territoire, Officier de la Légion d'Honneur, Vu la loi n° 77-772 du 12 juillet 1977 relative à l'organisation de la Polynésie française, notamment son article 64 ; Le conseil de gouvernement informé en séance du 26 février 1982, Arrête :			
1978 28	juil.	Arrêté interministériel portant modification de l'arrêté du 3 décembre 1958 relatif à la création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur. (J.O.R.F. des 28 et 29 août 1978, pages 6791-6792).	416	Article 1er.— Est promulgué dans le territoire pour y être exécuté selon ses forme et teneur : - l'arrêté interministériel du 6 janvier 1982 portant extension aux territoires d'outre-mer de la réglementation relative aux brevets, licences, qualifications et certificats des navigants de l'aéronautique civile. J.O.R.F. n° 19 N.C. du 23 janvier 1982 - page 860. Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera. Papeete, le 10 mars 1982. Paul NOIROT-COSSON.			

Arrêté interministériel du 6 janvier 1982 portant extension aux territoires d'outre-mer de la réglementation relative aux brevets, licences, qualifications et certificats des navigants de l'aéronautique civile.

Le ministre d'État, ministre des transports, et le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et des territoires d'outre-mer,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 72-1090 du 3 décembre 1972 modifiant le code de l'aviation civile (1re partie), abrogeant les textes repris par ce code et portant extension dudit code aux territoires d'outre-mer ;

Vu les décrets n° 74-13 et 74-14 du 4 janvier 1974 étendant et adaptant aux territoires d'outre-mer certaines dispositions du code de l'aviation civile (2e partie) ;

Vu le décret n° 80-562 du 18 juillet 1980 modifiant le code de l'aviation civile (3e partie), étendant et adaptant certaines dispositions de ce code aux territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 26 janvier 1973 portant délégation de pouvoirs aux directeurs des régions aéronautiques en métropole et aux Antilles-Guyane, au préfet du département de la Réunion et aux délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer,

Arrêtent :

Art. 1er. — Les dispositions des arrêtés ci-après sont applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte :

Arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception) ;

Arrêté du 31 juillet 1981, modifié par arrêté du 17 novembre 1981, relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Arrêté du 31 juillet 1981 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol de nuit ;

Arrêtés des 24 mars 1964, 28 mai 1964, 11 février 1966, 3 avril 1968, 20 octobre 1970 et 8 mars 1971 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien ;

Arrêté du 6 août 1970 modifiant l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion ;

Arrêté du 6 août 1970 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère, modifié par arrêté du 26 avril 1974 ;

Arrêté du 11 mars 1971 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant, modifié par arrêté du 9 janvier 1978 ;

Arrêté du 11 mars 1971 dispensant les navigants de certaines épreuves pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant ;

Arrêtés du 26 avril 1974 modifiant respectivement les arrêtés du 2 janvier 1969 :

Relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion ;

Portant réglementation de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments (avion) ;

Fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère ;

Fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments (hélicoptère) ;

Arrêté du 26 avril 1974 fixant le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de radiotéléphonie internationale pour navigants professionnels ;

Arrêté du 26 avril 1974 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion et du brevet et de la licence de pilote de ligne (avion) ;

Arrêté du 2 décembre 1975 fixant le programme d'instruction et le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol de nuit (avion) ;

Arrêté du 5 octobre 1977 relatif au régime disciplinaire des navigants non professionnels de l'aéronautique civile ;

Arrêté du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception), modifié par arrêté du 29 août 1980 ;

Arrêté du 28 juillet 1978 modifiant l'arrêté du 3 décembre 1956 portant création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur ;

Arrêté du 17 août 1978, modifié par arrêté du 17 novembre 1981, fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur.

Art. 2. — Le directeur général de l'aviation civile et les délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer 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 6 janvier 1982.

Le ministre d'État, ministre des transports,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,

C. ABRAHAM.

Le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et des territoires d'outre-mer,

Pour le secrétaire d'État et par délégation :

Le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer,

J.-L. MATHIEU.

TEXTES OFFICIELS PUBLIÉS A TITRE D'INFORMATION

Arrêté ministériel du 24 mars 1964 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le ministre des travaux publics et des transports,

Vu le code de l'aviation civile ;

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

Vu l'arrêté du 29 décembre 1961 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 ;

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrête :

Art. 1er. — Le deuxième alinéa de l'article 8 de l'arrêté du 20 août 1956 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Toutefois, sur proposition des exploitants, les organisations professionnelles entendues, des dérogations pourront être accordées par le ministre chargé de l'aviation marchande. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 mars 1964.

MARC JACQUET.

Arrêté ministériel du 24 mars 1964 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Rectificatif au *Journal officiel* du 25 mars 1964 : page 2714, 1re colonne, dans les visas, au lieu de : « Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu », lire : « Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (section du transport aérien) entendu ».

Arrêté ministériel du 28 mai 1964 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le ministre des travaux publics et des transports.

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 25 mars 1947 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien, modifié par les arrêtés du 21 juillet 1961 et du 29 décembre 1961 et étendu aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution par arrêté du 2 décembre 1958 ;

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrête :

Art. 1er. — L'article 5 de l'arrêté du 20 août 1956 susvisé est modifié comme suit :

1^o La définition des parcours couverts B est remplacée par le texte suivant :

« Parcours où la navigation est accomplie en utilisant l'estime contrôlée à l'aide de moyens fournis par des installations au sol avec, corrélativement, un équipement en état de fonctionnement à bord de l'aéronef, ou par un équipement de bord autonome double à indication automatique et continue présentant des garanties de fonctionnement jugées suffisantes par le ministre chargé de l'aviation civile. »

Toutefois, les parcours qui entrent dans cette définition et pour lesquels la référence de cap n'est pas satisfaisante seront classés dans les parcours A.

2^o La définition des parcours C est modifiée comme suit :

Après : « A moins de 15 milles nautiques près », ajouter : « pour les avions volant au-dessous de 6 000 mètres et à moins de 30 milles nautiques près pour les avions volant à plus de 6 000 mètres... ».

3^o Le paragraphe c est remplacé par les dispositions suivantes :

« Sur les parcours couverts de la catégorie B, la fonction navigation pourra être exercée par un membre d'équipage titulaire de la licence de navigateur, de la licence de pilote de ligne ou de la licence de pilote professionnel de première classe. »

« Dans le cas d'un pilote aux commandes, les installations et les équipements de navigation devront être accessibles et directement exploitables de sa place. Si ces conditions ne sont pas remplies, la fonction de navigation devra être exercée par un membre d'équipage autre qu'un pilote aux commandes. »

« Toutefois, sur certains parcours, et sur décision du ministre chargé de l'aviation civile, la fonction navigation pourra être assurée par un radio-navigant ayant reçu une formation complémentaire de navigation. »

4^o Le paragraphe e est remplacé par les dispositions suivantes :

« e) Entraînement. — Chaque exploitant doit désigner un ou plusieurs instructeurs agréés par le ministre chargé de l'aviation civile afin de contrôler en vol, une fois par an au moins, les membres d'équipage exerçant la fonction de navigation :

« Instructeur navigateur pour le contrôle des navigants titulaires d'une licence de navigateur. »

« Toutefois, les pilotes instructeurs de pilotes de lignes, possédant le brevet et la licence de navigateur, pourront contrôler l'entraînement, en ce qui concerne la fonction navigation, des pilotes possédant le brevet et la licence de navigateur. »

« Instructeur pilote de ligne pour le contrôle des navigants titulaires d'une licence de pilote ou d'une licence de radio-navigant. »

« Instructeur radio-navigant possédant le brevet et la licence de navigateur pour le contrôle des navigants titulaires d'une licence de radio-navigant. »

« Le contrôle doit porter sur la connaissance correcte de tous les moyens de navigation existant sur la ligne ou les lignes sur lesquelles le navigant contrôlé est affecté, sur les particularités, en ce qui concerne sa fonction, de l'avion ou des avions sur lesquels il vole, ainsi que sur l'instruction en matière de sécurité et sauvetage définie par décision du ministre chargé de l'aviation civile et sur les manoeuvres pour lesquelles sa participation est prévue au manuel d'exploitation. »

« Si, pour une raison quelconque, un membre d'équipage exerçant la fonction navigation interrompt son service en vol pendant une période supérieure à deux mois, l'exploitant est tenu, avant la reprise d'activité, de procéder à un nouveau contrôle. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 28 mai 1964.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
PIERRE PANARD.

Arrêté ministériel du 11 février 1966 modifiant un précédent arrêté relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le secrétaire d'État aux transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 25 mars 1947 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien, modifié par les arrêtés des 21 juillet et 29 décembre 1961 et des 24 mars et 28 mai 1964, notamment l'article 4 ;

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrête :

Art. 1er. — Les alinéas a, c, d, e de l'article 4 de l'arrêté du 20 août 1956, modifié par l'arrêté du 29 décembre 1961, sont remplacés par les dispositions suivantes :

Article 4. — Pilotage.

« a) Le titulaire de la fonction Pilotage est le premier pilote commandant de bord. Il doit posséder la licence de pilote de ligne sur tous les aéronefs de plus de vingt tonnes effectuant des opérations de transport. »

« c) Le remplaçant est le deuxième pilote qui figure en second sur la liste de l'équipage. Il remplace le commandant de bord en cas de défaillance de celui-ci.

« Il doit 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.

« Toutefois, pour les avions à réaction d'un poids maximum supérieur à 20 tonnes, il doit :

« 1^o Sur tous parcours de catégories A et B définis à l'article 5, être titulaire de la licence de pilote de ligne.

« 2^o Sur tous parcours de la catégorie C définis à l'article 5 :

« Ou bien être titulaire de la licence de pilote professionnel de 1re classe ;

« Ou bien être titulaire de la licence de pilote professionnel et de la qualification de vol aux instruments et être issu de la formation de base des pilotes de ligne créée par l'arrêté du 13 octobre 1959.

« d) Le titulaire et le remplaçant doivent posséder la qualification de type d'aéronef prévue par la réglementation en vigueur concernant les brevets, licences, qualifications et certificats des navigants de l'aéronautique civile.

« e) Le titulaire et le remplaçant doivent occuper les postes prévus pour les pilotes ; leur présence simultanée à ces postes doit être effective pendant les manoeuvres de décollage, d'approche et d'atterrissage. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 février 1966.

Pour le secrétaire d'État et par délégation :
Le secrétaire général à l'aviation civile,
PAUL MORONI.

Arrêté ministériel du 3 avril 1968 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée le 25 mars 1947 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 modifié relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien, notamment l'article 4 et l'article 5 ;

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

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrête :

Art. 1er. — Les alinéas c et f de l'article 4 de l'arrêté du 20 août 1956 susvisé sont remplacés par les dispositions suivantes :

Article 4.

Pilotage.

c) Le remplaçant est le deuxième pilote qui figure en second sur la liste de l'équipage, il remplace le commandant de bord en cas de défaillance de celui-ci.

Il doit 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, sauf dans le cas où en vertu de l'alinéa b ci-dessus (deuxième paragraphe) l'exploitant a été autorisé à utiliser certains types d'aéronefs avec un seul pilote.

Toutefois, pour les avions à réaction d'un poids maximum supérieur à 20 tonnes, il doit :

1. Sur tous parcours de catégorie A et B définis à l'article 5, être au moins titulaire de la licence de pilote professionnel de première classe et, en outre :

1.1. Soit être issu de la formation de base des pilotes de ligne créée par l'arrêté du 13 octobre 1959.

1.2. Soit avoir suivi l'entraînement défini au paragraphe f ci-après, et satisfait à un contrôle en vol portant notamment sur l'aptitude :

A exercer les tâches essentielles assurées normalement par le commandant de bord, remplaçant de la fonction navigation, sur les parcours de la catégorie A sur lesquels le pilote doit être employé ;

A remplir toutes les tâches du titulaire de la fonction navigation sur les parcours de catégorie B sur lesquels le pilote doit être employé.

2. Sur tous les parcours de catégorie C définis à l'article 5 :

Ou bien être titulaire de la licence de pilote professionnel de première classe ;

Ou bien être titulaire de la licence de pilote professionnel et de la qualification de vol aux instruments et être issu de la formation de base des pilotes de ligne créée par l'arrêté du 13 octobre 1959.

f) Chaque exploitant doit désigner un ou plusieurs instructeurs agréés par le ministre chargé de l'aviation civile afin de contrôler les pilotes en vol. Chaque pilote doit être contrôlé deux fois par an à des intervalles supérieurs à quatre mois, aussi bien en ce qui concerne le pilotage et l'aptitude à la navigation visée au paragraphe 1.2 de l'alinéa c ci-dessus qu'en ce qui concerne la qualification de type, les manoeuvres d'urgence et les opérations de secours, la connaissance du manuel d'exploitation et l'instruction en matière de sécurité et de sauvetage définis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Un de ces contrôles peut être effectué sur un simulateur de vol agréé pour le type d'aéronef considéré.

En particulier, les seconds pilotes doivent pouvoir justifier :

Avoir exécuté, dans les six mois précédant un contrôle, au moins six décollages et six atterrissages sur des aéronefs de même marque et de même modèle ;

Avoir rempli correctement, dans l'année précédant un contrôle, les fonctions de navigation définies au paragraphe c ci-dessus.

Chaque exploitant devra tenir des documents sur lesquels figureront tous les renseignements utiles relatifs à ces contrôles, les relevés d'heures de vol ou de simulateur de vol de chaque pilote.

L'entraînement prévu au paragraphe c ci-dessus sera organisé par les compagnies. Toutefois, l'organisme du contrôle en vol du secrétariat général à l'aviation civile effectuera des contrôles par sondage afin de vérifier le niveau d'entraînement des seconds pilotes.

Art. 2. — Le premier paragraphe de l'alinéa c de l'article 5 de l'arrêté du 20 août 1956 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Sur les parcours couverts de la catégorie B, la fonction navigation pourra être exercée par un membre d'équipage titulaire de la licence de navigateur, de la licence de pilote de ligne ou de la licence de pilote professionnel de première classe, sous réserve, pour ces derniers, de remplir les conditions fixées à l'article 4, alinéa c, ci-dessus. »

Art. 3. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 avril 1968.

JEAN CHAMANT.

Arrêté ministériel du 20 octobre 1970 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 25 mars 1947, et notamment les annexes 1 et 6 de ladite convention ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le décret du 13 décembre 1928 modifié par le décret n° 54-715 du 9 juillet 1954 ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages de transport aérien et les arrêtés le modifiant ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile et les arrêtés le modifiant ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif à la suppression de l'article 27 (qualification de radiotéléphonie) de l'arrêté du 7 avril 1952 ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif au régime des brevets et licences de pilote professionnel d'avion ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif au régime des brevets et licences de pilote professionnel de 1re classe d'avion ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif au régime des brevets et licences de pilote de ligne ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif à la qualification de vol aux instruments avions ;

Le conseil du personnel navigant professionnel et les organisations professionnelles du personnel navigant entendus,

Arrête :

Art. 1er. — L'article 6 (Télécommunications) de l'arrêté du 20 août 1956 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 6.

Télécommunications.

a) Le titulaire de la fonction Télécommunications devra :

Soit posséder la licence de radionavigant en état de validité ;

Soit posséder une licence de membre d'équipage de conduite en état de validité, et

1° Posséder le certificat de radiotéléphoniste exigé par l'administration des P.T.T. ;

2° Avoir reçu la formation définie dans les arrêtés du 2 janvier 1969 relatifs au régime des brevets et licences de pilote professionnel ou de pilote professionnel de première classe en matière de radiotéléphonie ou avoir reçu une formation équivalente.

b) Si l'utilisation de la langue anglaise au cours du vol est nécessaire, les licences des membres de l'équipage de conduite chargés de la fonction Télécommunications devront être accompagnées de la mention Extension radio internationale ou d'une mention équivalente.

c) Le ministre chargé de l'aviation civile fixera par décision les parcours ou les zones où la présence à bord d'un navigant possédant les titres prévus au paragraphe a et déchargé de toute autre fonction sera exigée en raison des difficultés rencontrées dans le fonctionnement des télécommunications.

d) Le suppléant dans la fonction Télécommunications devra posséder les mêmes titres que ceux prévus aux paragraphes a et b ci-dessus.

e) L'exploitant devra veiller au maintien des compétences ainsi définies des titulaires et suppléants de la fonction Télécommunications.

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 octobre 1970.

RAYMOND MONDON.

Arrêtés ministériels du 8 mars 1971 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 sur la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigateurs de l'aéronautique civile ;

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

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

Arrête :

Art. 1er. — L'article 2 de l'arrêté du 20 août 1956 est modifié comme suit :

A la fin du 5e alinéa ajouter :

« Toutefois, le titulaire de la fonction mécanique pourra, en dehors des phases de décollage et d'atterrissage, être doublé par un autre membre d'équipage de conduite ayant reçu un complément d'instruction pratique en vol ou sur simulateur. Le complément de programme d'instruction pour l'obtention et le maintien de cette aptitude sera déposé par l'exploitant au secrétariat général à l'aviation civile. Si plusieurs fonctions doivent être doublées, elles pourront l'être successivement par un même membre d'équipage, étant précisé que le nombre des membres d'équipage au travail ne sera pas inférieur au nombre minimum requis par la réglementation. »

Art. 2. — L'article 4 du même arrêté est modifié comme suit :

Remplacer le paragraphe a par le texte suivant :

« Le titulaire de la fonction pilotage est le premier pilote commandant de bord ; il doit, sauf disposition particulière de l'arrêté du 7 avril 1952, posséder la licence de pilote de ligne sur tous les aéronefs de plus de 20 tonnes effectuant des opérations de transport. »

Art. 3. — Le paragraphe c de l'article 7 du même arrêté est abrogé. Les paragraphes d et e qui suivent deviennent respectivement c et d.

Art. 4. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 mars 1971.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
RENÉ LAPAUTRE.

Le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile ;

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

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

Arrête :

Art. 1er. — L'article 5 de l'arrêté du 20 août 1956 est modifié comme suit :

Le paragraphe a est complété *in fine* par les dispositions suivantes :

« Toutefois, les exploitants de lignes régulières définiront eux-mêmes le classement des divers parcours intéressant ces lignes, que ces parcours soient exploités en service régulier ou en service irrégulier, et l'indiqueront dans leur manuel d'exploitation sans préjudice des contrôles prévus par la réglementation. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 mars 1971.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
RENÉ LAPAUTRE.

Arrêté interministériel du 6 août 1970 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale et le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article R. 421-5 ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion ;

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

Arrêtent :

Art. 1er. — L'article 3 de l'arrêté du 2 janvier 1969 susvisé est complété comme suit :

« Pour les candidats titulaires du brevet de pilote professionnel d'hélicoptère ou du brevet de pilote de ligne d'hélicoptère ou du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'un de ces brevets, l'épreuve théorique ne porte que sur la partie du programme Connaissance et utilisation de l'avion définie par l'article 2 de l'annexe au présent arrêté. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 août 1970.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
LAURENT CHAZAL.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale,
Pour le ministre d'État et par délégation :
Le directeur du cabinet,
LOUIS SAGET.

Arrêté interministériel du 6 août 1970 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale et le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-6, L. 421-7, R. 421-5 et R. 421-6 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment ses articles 5 et 21 ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1953 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnels d'essais et réceptions) ;

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

Arrêtent :

Art. 1er. — L'examen du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère comprend une épreuve théorique et des épreuves pratiques au sol et en vol. Ces épreuves et le programme des connaissances exigées sont définis dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2. — Un jury d'examen est désigné par le secrétaire général à l'aviation civile.

Art. 3. — Épreuve théorique. — L'épreuve théorique est subie avant les épreuves pratiques. Les candidats déclarés reçus à l'épreuve théorique reçoivent du jury un certificat d'aptitude. Les candidats titulaires du brevet de pilote d'essais ou de réception d'hélicoptère ou du certificat d'aptitude en état de validité aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne d'hélicoptère sont dispensés de l'épreuve théorique.

Pour les candidats titulaires du brevet de pilote d'essais ou de réception d'avion ou du brevet de pilote professionnel d'avion ou de pilote professionnel de 1re classe d'avion ou de pilote de ligne d'avion ou du certificat d'aptitude en état de validité aux épreuves théoriques de l'un de ces trois brevets, l'épreuve théorique ne porte que sur la partie du programme Connaissance et utilisation de l'hélicoptère.

Art. 4. — Épreuves pratiques en vol. — Pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol, le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude visé à l'article 3 et avoir subi avec succès l'épreuve pratique au sol obligatoire.

Les épreuves pratiques en vol sont passées sur un appareil dont le choix est approuvé par le jury d'examen ; elles ont lieu en présence d'un examinateur choisi par le président du jury sur la liste des examinateurs agréés.

Un certificat d'aptitude est délivré au candidat ayant satisfait aux épreuves en vol. Ce certificat a une validité de six mois. Un candidat peut se présenter plusieurs fois aux épreuves en vol. 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 entraîné depuis son dernier échec.

Art. 5. — La mention Radio nationale est obtenue lorsque les procédures radiotéléphoniques au cours des épreuves en vol sont effectuées en français. La mention Extension radio internationale est obtenue à la suite de l'épreuve pratique d'anglais aéronautique prévue en annexe.

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

1^o Exclusion de la session d'examens en cours ;

2^o Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile sur proposition du jury.

Art. 7. — L'école nationale de l'aviation civile (service des examens) est chargée de l'organisation de l'épreuve théorique et de l'épreuve pratique au sol obligatoire ; elle peut être également chargée de l'épreuve facultative de langue anglaise. A ce

(1) Le programme figurant en annexe à l'arrêté sera diffusé par l'école nationale de l'aviation civile (service des examens, B. P. 107), 94 - Orly-Aérogare.

titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

Le service de la formation aéronautique est chargé de l'organisation des épreuves pratiques en vol et reçoit à ce titre les candidatures.

Art. 8. — Les dispositions du présent arrêté prennent effet à compter du 1er janvier 1971.

Art. 9. — L'arrêté du 25 août 1954 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère est abrogé à compter de la date prévue à l'article 8 ci-dessus.

Art. 10. — Mesures transitoires :

1^o A titre transitoire et pendant une période de trois ans à compter du 1er janvier 1971, les candidats titulaires à cette date du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen de pilote professionnel d'hélicoptère défini par l'arrêté du 25 août 1954 visé à l'article 9 ci-dessus pourront obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel d'hélicoptère sous réserve :

De remplir les conditions prévues aux 1^o, 2^o et 3^o du paragraphe A de l'article 21 de l'arrêté du 7 avril 1952 susvisé ;

De satisfaire à l'épreuve pratique au sol obligatoire et aux épreuves pratiques en vol définies par le présent arrêté.

2^o Les pilotes titulaires à la date du 1er janvier 1971 du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère et de la qualification générale de radiotéléphonie ou de la qualification restreinte de radiotéléphonie avec mention Internationale prévues par les arrêtés du 25 août 1954 ont droit de faire porter sur leur licence la mention Extension radio internationale ; ceux qui sont titulaires de la qualification restreinte de radiotéléphonie avec mention Nationale font porter sur leur licence la mention Radio nationale. Ceux qui ne sont titulaires d'aucune des qualifications visées ci-dessus subissent une épreuve pratique portant sur les procédures radiotéléphoniques effectuées en langue française ou anglaise selon la mention qu'ils demandent à faire porter sur leur licence.

Art. 11. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 août 1970.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
LAURENT CHAZAL.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale,
Pour le ministre d'État et par délégation :
Le directeur du cabinet,
LOUIS SAGET.

Arrêté interministériel du 11 mars 1971 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale et le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 410-1, L. 421-6, L. 421-7, R. 421-5, R. 421-6 et R. 421-7 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952, modifié notamment par l'arrêté du 11 mars 1971, relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et en particulier les dispositions de l'article 25 ;

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

Arrêtent :

Art. 1er. — L'examen exigé pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant comporte des épreuves théoriques, des épreuves complémentaires d'anglais et de morse et des épreuves pratiques dont le règlement et le programme sont définis en annexe au présent arrêté (1).

Art. 2. — Un jury d'examen est désigné par le secrétaire général à l'aviation civile.

Art. 3. — Épreuves théoriques. — Les épreuves théoriques sont écrites : elles sont subies avant les épreuves pratiques. Les épreuves théoriques sont réparties en trois certificats A, B1 et B2, dans les conditions précisées en annexe (1).

Les candidats sont admis à se présenter soit aux trois certificats au cours d'une même session d'examen, soit successivement à l'un des trois certificats au cours de plusieurs sessions d'examen.

Ceux qui sont déclarés reçus au certificat A et au moins à l'un des certificats B1 ou B2 dans un délai maximal de quatre ans reçoivent du jury un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de mécanicien navigant.

Art. 4. — Épreuves pratiques. — Pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude visé à l'article 3 ci-dessus, avoir subi avec succès les épreuves complémentaires d'anglais et de morse et avoir satisfait à la condition prévue par l'article 25-A-3⁰ de l'arrêté du 7 avril 1952 susvisé.

L'épreuve en vol est passée sur un appareil répondant aux conditions définies au titre III de l'annexe au présent arrêté (1) et dont le choix est approuvé par le jury. Elle a lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury.

A l'issue de l'épreuve en vol, l'examineur remet son rapport au président du jury qui, après étude du rapport, déclare le candidat apte ou inapte. Le candidat déclaré apte reçoit un certificat d'aptitude qui a une validité de six mois.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois à l'épreuve en vol. Aucune durée minimale 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 entraîné depuis son dernier échec.

Art. 5. — L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des épreuves théoriques, des épreuves complémentaires d'anglais et de morse et des épreuves pratiques ; à ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

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

1. Exclusion de la session d'examen en cours, sur décision du président du jury ;

2. Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant, par décision du secrétaire général à l'aviation civile prise sur la proposition du jury d'examen.

Art. 7. — L'arrêté du 11 janvier 1955 modifié relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant et l'arrêté du 20 août 1965 dispensant de certaines épreuves les radionavigants sont, sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 8 ci-après, abrogées à compter du 1er janvier 1971.

Art. 8. — A titre transitoire et pendant une période de deux ans à compter du 1er janvier 1971, les dispositions des ar-

rêtés énumérés à l'article 7 ci-dessus restent applicables à l'égard des candidats visés à l'article 2 de l'arrêté du 11 mars 1971 susvisé.

Art. 9. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 mars 1971.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
RENÉ LAPAUTRE.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale,
Pour le ministre d'État et par délégation :
Le directeur du cabinet,
LOUIS SAGET.

Arrêté ministériel du 9 janvier 1978 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

Le ministre de la défense et le secrétaire d'État auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports),

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article R. 421-5 ;

Vu l'arrêté du 11 mars 1971 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 :

Art. 1er. — L'article 4 de l'arrêté du 11 mars 1971 susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 4.

Épreuves pratiques.

Pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques, le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude visé à l'article 3 ci-dessus, avoir subi avec succès les épreuves complémentaires d'anglais et de morse et avoir satisfait aux deux conditions prévues par l'article 25-A (3⁰ et 4⁰) de l'arrêté du 7 avril 1952 susvisé.

Les épreuves pratiques sont fixées par l'annexe au présent arrêté ; elles sont passées sur un aéronef dont les caractéristiques d'exploitation et les équipements permettent de juger le candidat sur son aptitude à exercer ses fonctions. Le choix de cet aéronef est approuvé par le jury. Dans certains cas ces épreuves peuvent être subies, en partie, sur un simulateur de vol agréé.

Les épreuves pratiques ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury.

A l'issue des épreuves pratiques, l'examineur remet son rapport au président du jury qui, après étude du rapport, déclare le candidat apte ou inapte. Le candidat déclaré apte reçoit un certificat d'aptitude qui est valable six mois.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois aux épreuves pratiques. Aucune durée minimale 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 entraîné depuis son dernier échec.

Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pra-

(1) Les annexes seront publiées au *Bulletin officiel* du ministère des transports (section II : Aviation civile).

tiques est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération.

Art. 2. — L'article 7 de l'annexe à l'arrêté du 11 mars 1971 susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions ci-après :

Article 7.

Les épreuves pratiques comportent trois parties distinctes : une épreuve de préparation du vol et deux épreuves en vol.

Elles sont obligatoirement subies dans l'ordre indiqué et sur un aéronef pour lequel le candidat remplit les conditions nécessaires à l'obtention de la qualification de type.

L'une des épreuves en vol peut être passée sur un simulateur de vol agréé.

1. Préparation du vol.

(durée de l'épreuve : quatre heures environ).

Visite prévol, mise en route, pannes.

1.1. Visite extérieure.

Visite de sécurité ;

Contrôle extérieur de l'avion au cours duquel le candidat sera interrogé sur les composants essentiels.

1.2. Visite intérieure (poste de pilotage et cabine).

Cette visite est exécutée suivant le guide prévol.

Durant cette visite le candidat sera interrogé sur l'importance et le but de certaines opérations.

1.3. Vérification et essais des différents circuits . — Pannes.

Ces essais sont effectués suivant le guide prévol. Au cours de ces essais, le candidat sera interrogé sur le but de certaines vérifications et devra analyser des anomalies de fonctionnement créées par l'examineur. Ces anomalies porteront sur les systèmes principaux, tels que hydraulique, électricité, conditionnement d'air, carburant, moteur, hélice, instruments de bord. Trois d'entre elles au moins devront affecter un élément essentiel de ces circuits entraînant un dépannage obligatoire avant le départ.

Elles seront choisies par l'examineur dans le chapitre Liste d'équipement minimum du manuel d'exploitation.

Pour la visite prévol et les pannes, le candidat devra effectuer ces épreuves à une cadence considérée comme normale en exploitation. Il sera jugé sur les points suivants :

- Respect des procédures d'essais ;
- Qualité de l'identification de l'anomalie ;
- Méthode de l'analyse de la panne ;
- Pratique manuelle de dépannage.

2. Épreuves en vol.

Seuls les candidats ayant satisfait à l'épreuve complète de préparation du vol définie au 1 ci-dessus sont admis à se présenter aux épreuves en vol.

2.1. Conduite du vol en opération de secours.

Seule cette épreuve peut être effectuée sur un simulateur de vol agréé, mais obligatoirement en équipage constitué. La durée du vol doit permettre, après une visite prévol exempte d'anomalies provoquées, le contrôle de l'exécution de certaines opérations de secours du manuel d'exploitation.

Au cours de cette épreuve, le candidat sera jugé sur les points suivants :

Identification de l'anomalie ;

Information donnée au pilote sur les conséquences de la panne pour la poursuite du vol ;

Sûreté dans l'exécution de la procédure de secours ;

Rédaction du compte rendu de vol basé sur une panne de l'épreuve.

2.2. Conduite du vol en opérations normales.

Cette épreuve sera passée au cours d'un vol en ligne ou hors ligne d'une durée d'une heure au moins.

Le candidat sera contrôlé sur :

La préparation du vol ;

L'utilisation normale de l'avion et l'exécution des listes de vérification ;

La connaissance du manuel d'exploitation ;

L'exécution de ses différentes tâches à bord, telles qu'elles sont définies dans le manuel d'exploitation ;

Son intégration dans l'équipage, y compris son aptitude à participer aux fonctions Télécommunication et Navigation ;

La rédaction du compte rendu du vol.

Art. 3. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 janvier 1978.

Le ministre de la défense,
YVON BOURGES.

*Le secrétaire d'État auprès du ministre de l'équipement,
et de l'aménagement du territoire (Transports),*
MARCEL CAVAILLÉ.

Arrêté ministériel du 11 mars 1971 dispensant des navigants de certaines épreuves pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

Le ministre d'État chargé de la défense nationale et le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, notamment l'article R. 421-5 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, notamment l'article 25 ;

Vu l'arrêté du 11 mars 1971 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 de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Art. 1er. — Les navigants titulaires d'une licence en cours de validité ou ceux dont la licence n'aurait pas été renouvelée depuis deux années, qui désireraient se présenter à l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant, pourront, sur leur demande, être dispensés des épreuves prévues par les articles 2, 5 et 6 de l'annexe à l'arrêté du 11 mars 1971 susvisé conformément au tableau indiqué ci-après :

EPREUVES	LICENCES		
	Pilote de ligne	Pilote professionnel de 1 ^{re} classe dont la licence n'est pas limitée au vol à vue	Navigateur et radionavigateur
Aérodynamique mécanique du vol	Dispensé.		
Instruments de bord	Dispensé.		
Réglementation	Dispensé.	Dispensé.	Dispensé.
Navigation	Dispensé.	Dispensé.	Dispensé.
Météorologie	Dispensé.	Dispensé.	Dispensé.
Morse	Dispensé.	Dispensé.	Dispensé.
Anglais	Dispensé.	Dispensé. (1)	Dispensé.

(1) Cette dispense ne s'applique pas aux pilotes professionnels de 1^{re} classe dont la licence ne comporte pas la mention «radio internationale».

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 mars 1971.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
RENÉ LAPAUTRE.

Le ministre d'Etat chargé de la défense nationale,
Pour le ministre d'Etat et par délégation :
Le directeur du cabinet,
LOUIS SAGET.

Arrêté interministériel du 26 avril 1974 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion et du brevet et de la licence de pilote de ligne (avion).

Le ministre des armées et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-6 et R. 421-5 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment les articles 18 et 19 ;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les examens auxquels doivent satisfaire les candidats aux brevets et licences de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion et de pilote de ligne d'avion sont organisés conformément aux dispositions ci-après. Ces examens comportent des épreuves théoriques et des épreuves pratiques en vol.

Art. 2. — Epreuves théoriques. — Pour se présenter aux épreuves théoriques les candidats doivent être titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel d'avion, sauf dérogations particulières accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les épreuves théoriques sont écrites et sont subies avant les épreuves pratiques en vol ; elles portent sur les programmes de connaissances définis en annexe I au présent arrêté (1).

Les épreuves théoriques correspondent aux certificats indiqués ci-après ; leur durée est fixée comme suit :

NATURE DE L'ÉPREUVE	DURÉE	CERTIFICAT CORRESPONDANT
Réglementation	2 heures.	Certificat R.
Météorologie	2 heures.	Certificat M.
Aérotechnique	2 heures.	Certificat E.

NATURE DE L'ÉPREUVE	DURÉE	CERTIFICAT CORRESPONDANT
Technique du vol	3 heures.	Certificat T 1.
Technique du vol	3 heures.	Certificat T 2.
Navigation	3 heures.	Certificat N 1.
Navigation	3 heures.	Certificat N 2.

Chaque épreuve est notée sur 20 ; la note 10 sur 20 est exigée pour être reçu à un certificat.

Les candidats sont admis à se présenter soit à tous les certificats au cours d'une même session d'examen, soit successivement à l'un ou à plusieurs des certificats au cours de différentes sessions d'examen.

Le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques est délivré par le jury des examens aux candidats ayant obtenu les cinq certificats suivants :

Pilote professionnel de 1^{re} classe : R, M, E, T 1, N 1.
Pilote de ligne : R, M, E, T 2, N 2.

Toutefois l'un des deux certificats T 1 et N 1 peut être remplacé respectivement par l'un des deux certificats T 2 et N 2 pour l'obtention du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe.

Les candidats titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne sont dispensés des épreuves théoriques exigées pour l'obtention du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe.

Art. 3. — Epreuves pratiques en vol du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe. — Pour être admis à subir les épreuves pratiques en vol, le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques prévu à l'article 2 ci-dessus et avoir satisfait aux conditions exigées par l'article 10 de l'arrêté du 7 avril 1952.

Le candidat appartenant à l'une des catégories visées au deuxième alinéa du paragraphe A (4^o) de l'article 18 de l'arrêté du 7 avril 1952 doit, avant d'être autorisé à se présenter aux épreuves pratiques en vol, satisfaire dans un organisme agréé à un stage d'instruction approprié défini par le jury d'examen en fonction du résultat d'épreuves d'évaluation fixées en annexe II au présent arrêté.

Les épreuves pratiques en vol sont fixées par l'annexe III au présent arrêté ; elles sont passées sur un avion multimoteur répondant aux conditions techniques exigées pour le vol IFR et dont les caractéristiques d'exploitation et les équipements permettent de juger le candidat sur son aptitude à exercer ses fonctions au niveau de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe. Le choix de cet avion est approuvé par le jury d'examen.

Les épreuves pratiques en vol sont exécutées en présence d'un examinateur choisi par le président du jury d'examen sur la liste des examinateurs agréés et, éventuellement, de l'instructeur qui a présenté le candidat.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois aux épreuves pratiques en vol. Aucune durée minimale n'est fixée a priori entre deux tentatives mais le président du jury peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis son dernier échec.

En cas d'échec, le candidat visé à l'alinéa 2 ci-dessus est tenu, pour se présenter à nouveau aux épreuves pratiques en vol, d'accomplir dans un organisme agréé un stage d'instruction complémentaire dont le programme est fixé par le jury d'examen après avis de l'examineur.

Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pratiques en vol est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération.

Un certificat d'aptitude est délivré au candidat qui a satisfait aux épreuves pratiques en vol. Ce certificat est valable six mois.

Art. 4. — Epreuves pratiques en vol du brevet de pilote de ligne. — Pour être admis à subir les épreuves pratiques en vol le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques prévu à l'article 2 ci-dessus, et, en outre, justifier qu'il a suivi de manière satisfaisante et complète l'instruction dont le programme de base est défini par l'annexe IV au présent arrêté et qui est donnée par un instructeur pilote de ligne sur un appareil agréé par le jury d'examen.

A l'issue de cette instruction le candidat est présenté aux épreuves pratiques en vol par l'instructeur pilote de ligne qui certifie que ce candidat possède les connaissances professionnelles et pratiques du niveau du brevet de pilote de ligne.

Les épreuves pratiques en vol sont définies par l'annexe III au présent arrêté ; elles sont passées sur un avion multimoteur répondant aux conditions techniques exigées pour le vol IFR dont le choix est approuvé par le jury d'examen.

Les épreuves pratiques en vol sont exécutées en présence d'un examinateur choisi par le président du jury d'examen sur la liste des examinateurs agréés et, éventuellement, de l'instructeur qui a préparé le candidat à ces épreuves.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois aux épreuves en vol. Aucune durée minimale n'est fixée a priori entre deux tentatives, mais le président du jury peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis son dernier échec.

(1) L'annexe I sera publiée au *Bulletin officiel* de l'aviation civile.

Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pratiques en vol est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération.

Un certificat d'aptitude est délivré au candidat qui a satisfait aux épreuves pratiques en vol.

Ce certificat est valable six mois.

Art. 5. — Un jury d'examen est désigné par le secrétaire général à l'aviation civile.

Art. 6. — L'école nationale de l'aviation civile est chargée, en liaison avec le service de la formation aéronautique, de l'organisation des examens théoriques et pratiques. A ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

Art. 7. — Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre de candidats ayant commis des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

Exclusion de la session d'examen en cours sur décision du président du jury ;

Interdiction de se présenter à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile prise sur la proposition du jury d'examen.

Art. 8. — Sont abrogés, sous réserve des dispositions prévues à l'article 9 ci-après, les arrêtés du 2 janvier 1969 fixant respectivement le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion et du brevet et de la licence de pilote de ligne (avion).

Art. 9. — Sont titulaires de plein droit du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion, prévu par l'article 2 du présent arrêté, les candidats ayant obtenu le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion en application de l'article 3 de l'arrêté du 2 janvier 1969 visé à l'article 8 ci-dessus ainsi que les candidats bénéficiant des mesures transitoires prévues par l'article 8 du même arrêté.

Sont titulaires de plein droit du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne d'avion prévu par l'article 2 du présent arrêté les candidats titulaires d'un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne (avion) délivré antérieurement à la date du présent arrêté.

L'équivalence des certificats A, B et C prévus par l'article 1^{er} de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 susvisé avec les certificats énumérés par l'article 2 du présent arrêté est fixée comme suit :

Certificat A : certificat N 2.

Certificat B : certificat T 2.

Certificat C : certificat M.

Le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne visé à l'article 2 ci-dessus est délivré aux navigants titulaires, à la date de publication du présent arrêté, du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe ou du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de ce brevet, qui obtiennent ultérieurement les certificats N 2 et T 2 indiqués à l'article ci-dessus.

Art. 10. — A titre transitoire, le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne sera délivré aux candidats titulaires de la licence de pilote d'essais en état de validité et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion en état de validité et justifiant deux ans d'activité d'essais d'avions de transport commercial dont les caractéristiques d'exploitation et les équipements auraient permis d'agréer ces avions pour les épreuves pratiques en vol du brevet de pilote de ligne, qui obtiendront avant le 1^{er} juillet 1975 le certificat N 2 prévu à l'article 2 ci-dessus.

Art. 11. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 1974.

Le ministre des armées,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet civil et militaire,
JEAN SIBIER,

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,
ALAIN SERRIEX.

ANNEXE II

EPREUVES D'ÉVALUATION

1. Les épreuves d'évaluation sont effectuées au sol et fonction normalement tenues par le candidat sur l'appareil habituellement utilisé, qui peut être différent de celui retenu pour le passage des épreuves en vol mais qui permet de juger complètement ses aptitudes et ses compétences.

2. Elles se composent :

a) D'une épreuve de maniabilité en vol à vue permettant de juger le candidat sur son pilotage de base ;

b) D'une épreuve de maniabilité en vol aux instruments permettant de juger le candidat sur son pilotage de base ;

c) D'une épreuve destinée à juger les aptitudes du candidat sur les procédures d'arrivée et de départ en VFR et IFR d'un aérodrome.

d) D'une épreuve en ligne consistant en un voyage IFR comportant au minimum deux étapes dont l'une d'au moins 250 NM au cours desquelles seront jugées la préparation et l'exécution du vol dans les domaines réglementaires et opérationnels.

3. Elles sont contrôlées par un instructeur choisi sur une liste dressée par le ministre chargé de l'aviation civile.

4. L'instructeur chargé de l'évaluation devra fournir des appréciations détaillées sur la compétence du candidat sur chacune des épreuves ci-dessus afin de permettre au jury d'examen de se prononcer sur la définition du stage approprié.

ANNEXE III

EPREUVES PRATIQUES EN VOL

1. Les épreuves pratiques en vol se composent d'une épreuve de maniabilité et d'une épreuve en ligne. Elles sont subies sur un avion dont le candidat possède la qualification de type.

L'épreuve de maniabilité doit obligatoirement être passée la première. En cas d'échec, le candidat n'est pas autorisé à effectuer l'épreuve en ligne.

2. Epreuve de maniabilité :

2.1. L'épreuve de maniabilité comprend les exercices suivants :

Décollage dont au moins un sous-capote avec une panne de moteur avant V 2.

Évolutions (virages, vol dissymétrique, changements de configuration, manœuvres de secours) avec ou sans capote.

Vol sous capote avec panne simulée d'un ou de plusieurs instruments de contrôle du vol ; évolutions comportant des changements de régime et de configuration.

Matérialisation.

Approche VFR de jour ou de nuit dans diverses configurations.

Attentes et procédures d'arrivée sous capote : deux arrivées ILS dont l'une avec remise des gaz sous capote, l'autre avec atterrissage à vue précédé éventuellement d'une approche indirecte.

2.2. L'examineur fait exécuter par le candidat un certain nombre d'exercices choisis parmi ceux énumérés ci-dessus, jusqu'à ce qu'il soit en mesure de porter une appréciation définitive sur l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Toutefois le candidat au brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe ayant bénéficié des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 3 du présent arrêté est tenu d'effectuer la totalité des exercices prévus au programme ci-dessus.

3. Epreuves en ligne :

3.1. L'épreuve en ligne consiste en un voyage IFR d'une durée de deux heures au moins, pouvant comporter une ou plusieurs étapes.

Pour les candidats au brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe visés au dernier alinéa du paragraphe 2.2 ci-dessus, le voyage IFR doit comprendre au moins trois étapes dont l'une est exécutée de nuit et dont une autre est constituée par un parcours international.

3.2. Les appréciations de l'examineur doivent porter sur les points suivants :

Préparation du voyage :

Exploitation des renseignements météorologiques et des informations aéronautiques ; établissement du plan de vol ; vérification des documents de bord ; préparation machine ; devis de poids, centrage, calcul de carburant.

Exécution du voyage :

Pilotage en ligne.

Navigations.

Bonne exécution des réglages altimétriques.

Tenue des documents.

Procédures de radiotéléphonie en anglais.

Connaissance du manuel d'utilisation.

Connaissance des procédures de dégagement.

Connaissance de la réglementation.

4. A la suite des épreuves en vol, le candidat est déclaré apte ou

inapte par le jury d'examen, sur proposition de l'examineur.

Pour les candidats mentionnés au dernier alinéa du paragraphe 2.2 ci-dessus, l'examineur doit fournir des appréciations détaillées sur les épreuves subies pour permettre au jury d'examen de fixer, en cas d'insuffisance, le programme du stage d'instruction complémentaire prévu à l'alinéa 6 de l'article 3 du présent arrêté.

ANNEXE IV

PROGRAMME DE BASE DE L'INSTRUCTION PRÉPARATOIRE AUX ÉPREUVES PRATIQUES EN VOL DU BREVET DE PILOTE DE LIGNE

I. — L'instruction préparatoire aux épreuves pratiques en vol du brevet de pilote de ligne s'adresse à des candidats qui possèdent le brevet et la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe et sont aptes à en exercer les fonctions; ces candidats doivent également être titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne et d'une qualification de type sur un appareil dont les caractéristiques d'exploitation et les équipements permettent de juger valablement les candidats au niveau du brevet de pilote de ligne.

Cette instruction comprend :

Une instruction au sol pouvant comporter des cours en salle, des briefings, des travaux sur livres et documents, remis aux candidats. Cette instruction peut être également organisée selon la méthode de l'instruction programmée;

Une instruction « vol » dont une partie peut être faite sur link trainer, cockpit trainer ou simulateur de vol; les vols sur avion ont lieu soit à l'occasion de vols en ligne, soit à l'occasion de vols spécifiques d'entraînement.

II. — L'instruction porte sur les points suivants :

1. Limitations (aspects réglementation, aspects performance) :

Règlements (rappels).
Décollage : distances, vitesses, segments, trajectoires, minima.
Montée et croisière.
Attente.
Approche et atterrissage (trajectoires, minima).
Réglages altimétriques.

2. Applications des règles et procédures de circulation aérienne :

Rappel des règles de vol à vue.
Rappel des règles de vol aux instruments.
Applications pratiques lors des voyages d'instruction.

3. Préparation du vol :

Etude du dossier météo.
Informations aéronautiques.
Choix de la route en fonction de la météo, du chargement, des impératifs de la circulation aérienne.
Influence de la température, du vent, de l'altitude au décollage et en route.

Calcul du carburant nécessaire.
Plan de vol.
Devis de masse et centrage.

4. Préparation de l'avion :

Problèmes techniques.
Chargement.
Inspection extérieure.
Vérification intérieure.
Contrôle sécurité avec équipement.

5. Etude et pratique (problèmes généraux étudiés en pratique sur un avion donné compte tenu de ses performances) :

Du décollage.
De la montée.
De la croisière, en particulier performances, limitation survol obstacle, point non retour.
De l'attente, en particulier trajectoire, utilisation de l'avion.
De l'approche, en particulier descente, régression de vitesse.
De l'atterrissage, en particulier pente, gradient du vent.

6. Navigation (utilisation pratique des moyens de navigation mis à la disposition d'un pilote de ligne).

7. Communications :

Réglementation.
Pratique, utilisation de la langue anglaise.

8. Application à l'avion des règles de sécurité :

Procédures anormales.
Procédures de secours.

9. Travail en équipage :

Connaissance des problèmes des autres spécialités.
Répartition des tâches entre les membres de l'équipage technique et avec le PNC pour les questions de sécurité.

10. Documents de bord.

11. Assistance des vols.

Arrêté interministériel du 26 avril 1974 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère et de pilote professionnel d'hélicoptère.

Le ministre des armées et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-6 et R. 421-5;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère;

Vu l'arrêté du 6 août 1970 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — L'arrêté du 2 janvier 1969 susvisé est modifié comme suit :

1^o L'article 4 est complété *in fine* comme suit :

« Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pratiques en vol est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération. »

2^o L'article 1^{er} de son annexe est complété par :

« En outre les candidats titulaires du brevet de pilote professionnel d'avion, du brevet de pilote professionnel d'hélicoptère ou du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion sont dispensés de l'épreuve pratique au sol. »

3^o L'article 5 de son annexe est abrogé.

Art. 2. — L'arrêté du 6 août 1970 susvisé est modifié comme suit :

1^o Après le premier alinéa de l'article 4, ajouter :

« Les candidats titulaires du brevet de pilote professionnel d'avion ou du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion sont dispensés de l'épreuve pratique au sol. »

2^o Après le dernier alinéa de l'article 4, ajouter :

« Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pratiques en vol est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération. »

3^o L'article 5 de cet arrêté et l'article 4 de son annexe sont abrogés.

Art. 3. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 1974.

Le ministre des armées,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet civil et militaire,
JEAN BRIBER.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,
ALAIN SERIEYX.

Arrêté interministériel du 26 avril 1974 fixant le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de radiotéléphonie internationale pour navigants professionnels.

Le ministre des armées et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-7 et R. 421-6;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment les articles 9 et 23 *ter*;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — L'examen auquel doivent satisfaire les candidats à la qualification de radiotéléphonie internationale pour navigants professionnels comporte deux épreuves : une épreuve écrite d'anglais et une épreuve de radiotéléphonie en langue anglaise.

Art. 2. — L'épreuve écrite d'anglais est destinée à vérifier les

connaissances du candidat en anglais usuel et notamment en celui utilisé dans le domaine aéronautique. Le candidat devra être capable en particulier de traduire, comprendre et rédiger des phrases simples ayant trait à l'aéronef, à l'aérodrome, à la navigation, à la météorologie et à la circulation aérienne.

Cette épreuve dont la durée est de une heure est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 sur 20 est éliminatoire.

Art. 3. — L'épreuve de radiotéléphonie en langue anglaise doit permettre de vérifier que le candidat est apte à comprendre et à exécuter les procédures radiotéléphoniques dans la langue anglaise ainsi qu'à s'exprimer avec aisance dans cette langue sur tout sujet intéressant les circonstances d'un vol.

Cette épreuve comporte l'exécution d'un vol fictif ou, de préférence, l'écoute avec traduction, répétition et réponse appropriée d'un enregistrement réel.

La prononciation de chaque mot, groupe de lettres isolé doit être claire et distincte. Les défauts systématiques de prononciation et d'élocution tels que le bégaiement ou l'insuffisance de sonorité de la voix sont éliminatoires.

Cette épreuve est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 sur 20 est éliminatoire.

Art. 4. — Chaque épreuve est affectée du coefficient 1. Une moyenne de 12 sur 20 sur l'ensemble des deux épreuves est exigée pour être reçu à l'examen.

Les candidats déclarés reçus à l'examen reçoivent du jury un certificat d'aptitude.

Art. 5. — Un jury d'examen est désigné par le secrétaire général à l'aviation civile.

Art. 6. — L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation de l'examen. A ce titre, elle reçoit les candidatures, fixe la date de l'examen et assure la convocation des candidats.

Art. 7. — Les sanctions à l'encontre des fraudes sont les suivantes :

Exclusion de la session d'examen en cours par décision du président du jury ;

Interdiction de se présenter à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile prise sur la proposition du jury d'examen.

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

Fait à Paris, le 26 avril 1974.

Le ministre des armées,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
JEAN SRIBER.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur du cabinet,
ALAIN SERIEYX.

Arrêté interministériel du 26 avril 1974 modifiant la réglementation des examens pour l'obtention de qualifications de vol aux instruments (avion).

Le ministre des armées et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-7 et R. 421-6 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment les articles 9, 22 et 23 ter ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 portant réglementation de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments (avion) ;
Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — L'arrêté du 2 janvier 1969 susvisé est modifié comme suit :

1^o A la fin du dernier alinéa de l'article 4, ajouter :

« Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pratiques en vol est définitivement éliminé et, en outre, ne peut plus être admis à se présenter aux examens pour l'obtention du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération. »

2^o L'article 5 et l'article 3 de son annexe sont complétés comme suit :

« Les dispositions ci-dessus s'appliquent uniquement aux candidats titulaires du brevet de pilote privé d'avion. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 1974.

Le ministre des armées,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
JEAN SRIBER.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur du cabinet,
ALAIN SERIEYX.

Arrêté interministériel du 26 avril 1974 modifiant la réglementation des examens pour l'obtention de qualifications de vol aux instruments (hélicoptère).

Le ministre des armées et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-7 et R. 421-8 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment les articles 9, 22 bis et 23 ter ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments (hélicoptère) ;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — L'arrêté du 2 janvier 1969 susvisé est modifié comme suit :

1^o A la fin du dernier alinéa de l'article 4, ajouter :

« Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves pratiques en vol est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération. »

2^o L'article 4 de son annexe est complété par :

« Les dispositions ci-dessus s'appliquent uniquement aux candidats titulaires du brevet de pilote privé d'hélicoptère. »

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 1974.

Le ministre des armées,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
JEAN SRIBER.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur du cabinet,
ALAIN SERIEYX.

Arrêté interministériel du 26 avril 1974 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion.

Le ministre des armées et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-6 et R. 421-5 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment les articles 9, 17 et 23 ter ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969, modifié par l'arrêté du 6 août 1970, relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion ;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — L'article 4 de l'arrêté du 2 janvier 1969 susvisé est complété comme suit :

1^o Après le premier alinéa, ajouter :

« Les candidats titulaires du brevet de pilote professionnel d'hélicoptère ou du brevet de pilote de ligne d'hélicoptère sont dispensés de l'épreuve pratique au sol. »

2° Après le dernier alinéa, ajouter :

« Tout candidat ayant subi quatre échecs aux épreuves en vol est définitivement éliminé. Toutefois, les échecs survenus avant la publication du présent arrêté ne sont pas pris en considération. »

Art. 2. — L'article 5 de l'arrêté du 2 janvier 1980 susvisé et l'article 4 de son annexe sont abrogés.

Art. 3. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 1974.

Le ministre des armées,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
JEAN SHIBER.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, chargé des transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur du cabinet,
ALAIN SERIEYX.

Arrêté ministériel du 2 décembre 1975 fixant le programme d'instruction et le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol de nuit (avion).

Le secrétaire d'Etat aux transports.

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, et notamment l'article 22 *ter*,

Arrête :

Art. 1er. — Les programmes de l'instruction théorique et de l'instruction pratique en vol pour l'obtention de la qualification de vol de nuit (avion) sont définis respectivement au titre Ier et au titre II de l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2. — Sont autorisés à dispenser l'instruction théorique et pratique visée à l'article 1er les instructeurs de pilote privé (avion) titulaires de la qualification de vol de nuit ou de la qualification de vol aux instruments et totalisant au moins cinquante heures de vol de nuit.

Art. 3. — L'examen exigé pour l'obtention de la qualification de vol de nuit (avion) comprend une épreuve théorique et une épreuve pratique en vol. La nature de ces épreuves et leurs modalités d'exécution sont précisées au titre III de l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 4. — Pour être admis à se présenter aux épreuves théorique et pratique le candidat doit avoir satisfait aux autres conditions fixées par l'article 22 *ter* de l'arrêté du 7 avril 1952 modifié et être présenté par l'instructeur responsable de sa formation qui atteste lui avoir délivré une instruction conforme au programme défini en annexe (1).

Un candidat peut se présenter plusieurs fois à ces épreuves ; toutefois une durée minimale d'entraînement supplémentaire peut être imposée à l'intéressé entre deux tentatives.

Art. 5. — Le contrôle des épreuves est assuré par un pilote inspecteur de l'administration de l'aviation civile ou par un examinateur désigné par elle.

Le pilote inspecteur de l'administration ou l'examinateur désigné vérifie que le candidat remplit les conditions exigées pour la délivrance de la qualification de vol de nuit, lui fait subir les épreuves théorique et pratique définies en annexe, prononce son aptitude ou son inaptitude et la lui notifie.

(1) Les programmes annexes au présent arrêté seront publiés dans le *Bulletin officiel* de l'aviation civile.

Il vise le carnet de vol du candidat en mentionnant le résultat du contrôle et, en cas d'aptitude, lui délivre une attestation provisoire valable trente jours en attendant l'apposition de la qualification de vol de nuit sur la licence de l'intéressé par l'autorité aéronautique habilitée.

Art. 6. — Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et deviendra applicable à compter du 1er janvier 1976.

Fait à Paris, le 2 décembre 1975.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le secrétaire général à l'aviation civile,
MAURICE GRIMAUD.

Arrêté ministériel du 5 octobre 1977 relatif au régime disciplinaire des navigants non professionnels de l'aéronautique civile.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports),

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles D. 435-1 à D. 435-11,

Arrête :

Art. 1er. — Dès qu'une infraction aux lois et règlements en matière de navigation aérienne a été relevée à l'encontre d'un navigant non professionnel mentionné à l'article D. 435-1, le procès-verbal de constat est transmis à l'autorité compétente pour prononcer la sanction. Celle-ci décide s'il y a lieu de traduire l'intéressé devant la commission de discipline et, dans ce cas, transmet le procès-verbal de constat au président de la commission de discipline, qui désigne un rapporteur sur une liste nominative établie par l'autorité auprès de laquelle la commission est instituée et convoque le navigant auquel sont reprochés les faits constatés.

Art. 2. — Le rapporteur désigné reçoit communication du procès-verbal constatant les faits qui justifient les poursuites ainsi que les observations et justifications de la personne à l'encontre de qui sont articulés les griefs. Il recueille toute information utile à l'instruction.

Il provoque et recueille le témoignage de toute personne susceptible d'éclairer la commission.

Il prend connaissance des rapports d'enquête en cas d'accident et entend, s'il y a lieu, les enquêteurs.

Il peut entendre la personne qui fait l'objet des poursuites après que celle-ci aura été dûment informée par le président de la commission desdites poursuites.

Les rapports et les procès-verbaux d'audition rédigés à cette occasion sont versés au dossier de l'instruction. Ledit dossier est déposé au secrétariat de la commission cinq jours francs au moins avant la réunion de la commission.

Le rapporteur assiste aux délibérations de la commission mais ne prend pas part au vote.

Art. 3. — Le président de la commission de discipline adresse à la personne traduite devant ladite commission une lettre recommandée avec accusé de réception quinze jours francs au moins avant sa comparution.

Il lui précise les faits qui lui sont reprochés, lui notifie les poursuites dont elle est l'objet et l'informe des sanctions encourues.

Il l'invite à présenter par écrit ses observations et justifications dans un délai qui ne peut être inférieur à dix jours à

compter de la date à laquelle l'intéressé a reçu notification des poursuites. Il la convoque à comparaître devant la commission de discipline et l'informe qu'elle peut se faire assister ou représenter par une personne de son choix.

Il lui fait savoir qu'elle peut prendre connaissance du dossier relatif à l'affaire considérée. L'intégralité du dossier est mise à la disposition du navigant ou de son représentant dûment mandaté cinq jours francs au moins avant la date de sa comparution.

Art. 4. — La commission de discipline convoquée par son président entend le rapporteur et le navigant ou son représentant, le cas échéant la personne qui l'assiste, ainsi que toute personne dont l'audition est jugée utile.

Elle délibère en dehors de la présence du navigant ou de son représentant. Les débats ne sont pas publics et les délibérations restent secrètes.

Les votes ont lieu à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Si elle s'estime insuffisamment éclairée sur les faits ou les circonstances dans lesquelles ces faits ont été commis, la commission peut demander un supplément d'information et solliciter, en cas de besoin, de l'autorité auprès de laquelle elle est instituée, un délai supplémentaire.

La procédure est contradictoire. Toutefois la commission délibère valablement sur le cas qui lui est soumis même si le navigant régulièrement convoqué s'est abstenu de comparaître ou de se faire représenter.

Art. 5. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 5 octobre 1977.

MARCEL CAVAILLÉ.

Arrêté interministériel du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réceptions).

Le ministre de la défense et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports),

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 421-5, R. 421-6 et D. 424-1 à D. 424-9 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment les dispositions de l'article 4 ;

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

Le conseil médical de l'aéronautique civile entendu,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — 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 lequel des conditions d'aptitude physique et mentale sont requises, subit un examen médical destiné à déterminer cette aptitude.

Le candidat fournit au médecin examinateur une déclaration qu'il certifie exacte et qui doit être 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 pour autant qu'ils lui soient connus.

De plus, il s'engage 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 ministre chargé de l'aviation civile de prendre les mesures nécessaires, telles que le refus ou le retrait de la licence ou qualification. Tout candidat n'ayant pas la nationalité française est en outre signalé par le ministre aux services de délivrance des licences de l'Etat dont il est ressortissant.

Art. 2. — Les examens médicaux pour l'obtention ou le renouvellement des brevets, licences et qualifications des catégories visées aux alinéas c, b et h de l'article 6 ci-dessous doivent être passés devant des médecins spécialement agréés par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil médical de l'aéronautique civile.

Pour les catégories visées aux alinéas c, d, e et f de l'article 6 ci-dessous, ces examens médicaux doivent être passés devant un centre médical agréé dans les mêmes conditions que ci-dessus. Toutefois, s'agissant de personnels navigants résidant de façon permanente hors de France métropolitaine, les examens médicaux pour le renouvellement des licences peuvent être passés devant une commission de médecins, un centre ou service médical d'un Etat étranger, agréés également dans les mêmes conditions.

Lorsqu'un membre du personnel navigant est en service temporaire dans une région dans laquelle il n'existe pas de médecin ou d'organisme agréés, l'examen médical qu'il doit normalement subir pour obtenir le renouvellement de sa licence peut exceptionnellement être différé :

a) Pour deux périodes consécutives de trois mois chacune s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux ;

b) Pour une période de six mois s'il s'agit d'un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;

c) Pour une période d'un an s'il s'agit d'un pilote privé.

Dans chacun de ces cas, l'intéressé doit obtenir, dans la région où il se trouve, un certificat médical d'aptitude à l'issue d'un examen 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. Dans tous les cas, un rapport de l'examen médical est envoyé au conseil médical de l'aéronautique civile.

Art. 3. — Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence ou qualification dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ces privilèges. Dans cette hypothèse, il peut se présenter devant un médecin ou un centre médical agréé 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 lui paraît être de nature à mettre en cause la sécurité du vol, il doit l'empêcher d'exercer les privilèges de sa licence ou qualification tant que l'intéressé souffre de cette déficience. Par déficience physique ou mentale, on entend les conséquences de tout accident, maladie, lésion, boisson, médicament ou substance pharmacodynamique tant que ces conséquences apparaissent susceptibles de rendre l'intéressé incapable d'assurer parfaitement ses fonctions.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale, même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

Le personnel féminin doit, en cas de grossesse, en informer immédiatement le médecin ou centre médical agréé qui prononce alors son inaptitude temporaire. Ce personnel cesse d'exercer toute activité en vol.

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. Les normes décrites 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 dans la détermination de l'aptitude physique et mentale. Celle-ci ne pourra être établie qu'après un examen médical complet effectué au besoin avec toutes les ressources de la médecine, compte tenu des normes exigées pour la licence ou qualification que le candidat désire obtenir ou renouveler.

Art. 5. — Le médecin examinateur mentionne ses conclusions sur la licence et les communique au service de délivrance des licences. Il présente pour décision, au conseil médical de l'aéronautique 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'une norme médicale. Si cette déficience ne risque pas d'empêcher le candidat d'accomplir avec sûreté ses fonctions lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence ou qualification ni de provoquer une incapacité subite en vol, le conseil médical de l'aéronautique civile peut accorder une dérogation d'aptitude.

Pour déterminer que cette compensation existe, le conseil médical de l'aéronautique civile peut prendre l'avis d'un médecin choisi par le candidat, consulter les services techniques de l'aviation civile et, au besoin, demander un contrôle en vol adapté à la déficience.

Le médecin mentionne sur le certificat médical d'aptitude et la licence les restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sur des fonctions du titulaire dépend du respect desdites restrictions. Ces restrictions sont reportées sur la licence du navigant par le service de délivrance des licences.

Les limitations d'aptitude formulées par le conseil médical de l'aéronautique civile ne peuvent être levées que par une nouvelle décision de ce conseil.

Le service de délivrance des licences est tenu de se conformer aux décisions du conseil médical de l'aéronautique civile.

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

1. Conditions d'aptitude physique générale n° 1 et n° 2 ;
2. Conditions de vision n° 1 et n° 2 ;
3. Conditions de perception des couleurs n° 1 ;
4. Conditions d'audition n° 1 et n° 2.

Elles sont groupées en normes d'aptitude, définies ci-dessous, exigées pour les différentes catégories de licences ou de qualifications :

a) Licences élémentaires, brevets et licences de pilote de planeur, de pilote privé d'avion, de pilote privé d'hélicoptère et de pilote privé de ballon libre :

Conditions d'aptitude générale	2
Conditions de vision	2
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	2

b) Qualifications d'instructeur pour la formation des pilotes de planeur et des pilotes privés d'avion et d'hélicoptère :

Conditions d'aptitude générale	2
Conditions de vision	2
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	2

c) Brevet et licence de pilote professionnel d'avion et d'hélicoptère :

Conditions d'aptitude générale	1
Conditions de vision	1
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	1

d) Brevet et licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion :

Conditions d'aptitude générale	1
Conditions de vision	1
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	1

e) Brevet et licence de pilote de ligne avion et hélicoptère :

Conditions d'aptitude générale	1
Conditions de vision	1
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	1

f) Brevet et licence de navigateur et radio-navigant :

Conditions d'aptitude générale	1
Conditions de vision	1
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	1

g) Brevet et licence de mécanicien navigant :

Conditions d'aptitude générale	1
Conditions de vision	1
Conditions de perception des couleurs	1
Conditions d'audition	1

h) Qualification de vol aux instruments :

Conditions d'audition	1
-----------------------------	---

Les pilotes privés d'avion candidats à la délivrance ou au renouvellement de la qualification de vol aux instruments doivent avoir subi, au cours du mois précédant la visite médicale d'aptitude, un examen ORL comportant obligatoirement un audiogramme pratiqué par un médecin spécialiste.

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

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

Art. 8. — Le caractère définitif d'une inaptitude ne peut être prononcé que par le conseil médical de l'aéronautique civile.

Art. 9. — Lorsqu'un navigant professionnel ayant passé une visite dans un centre désire être examiné dans un autre centre, il doit, dans un délai d'un mois avant la date de la nouvelle visite, demander au centre en possession de son dernier dossier de le communiquer au nouveau centre qu'il aura choisi.

Art. 10. — L'arrêté du 13 novembre 1953, modifié par les arrêtés des 8 juillet 1959 et 27 novembre 1974, fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale pour l'obtention des brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile est abrogé.

Art. 11. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française. Il sera applicable trente jours après cette publication.

Fait à Paris, le 25 janvier 1978.

Le ministre de la défense,
YVON BOURGES.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports),
MARCEL CAVAILLÉ.

ANNEXE

A L'ARRÊTÉ FIXANT LES CONDITIONS MÉDICALES D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE EXIGÉES DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE

CIVILE (PERSONNEL DE CONDUITE DES AÉRONEFS, A L'EXCEPTION DU PERSONNEL DES ESSAIS ET RÉCEPTION).

Remarque préliminaire.

Il ressort des profils d'aptitude définis par le présent arrêté que les conditions n° 1 d'aptitude physique générale et mentale, de vision et d'audition s'appliquent à toutes les spécialités du personnel navigant professionnel ; les conditions n° 2 intéressent seulement les pilotes privés et les instructeurs pilotes privés. Dans le cadre de la marge d'appréciation laissée aux médecins examinateurs, l'application de ces conditions pourra être nuancée en fonction de la spécialité et des responsabilités exercées.

CHAPITRE I^{er}

APTITUDE PHYSIQUE GÉNÉRALE ET MENTALE

A. — Conditions d'aptitude physique générale et mentale n° 1.

L'examen médical et la décision doivent être basés sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale :

Le candidat doit être exempt de toute maladie en évolution ou de caractère latent, aiguë ou chronique, de toute blessure, de toute lésion ou séquelles d'opération, ou d'infirmité, de toute anomalie congénitale ou acquise qui soient de nature à compromettre la sécurité de manœuvre d'un aéronef à toute attitude au cours d'un vol prolongé ou difficile ou qui soient susceptibles de le rendre subitement inapte à exercer ses fonctions.

Système nerveux.

Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux ni signes cliniques patents :

- a) D'affections évolutives ou non évolutives du système nerveux dont les effets, selon les conclusions des médecins experts, pourraient compromettre l'accomplissement rigoureux de ses fonctions à bord ;
- b) De troubles de la conscience sans explication étiologique acceptable par les médecins experts ;
- c) De syndromes d'épilepsie cliniquement ou électriquement constatée.

Blessures de la tête.

a) Les cas de commotion cérébrale simple ou de fracture simple du crâne, non accompagnés de lésion intracrânienne, entraînant l'incapacité provisoire jusqu'au moment où le médecin examinateur aura constaté que les effets de la commotion ou de la fracture ne sont plus susceptibles de compromettre la sécurité du vol.

Si l'incapacité du candidat a été supérieure à un mois, la décision finale du médecin examinateur désigné au sujet de son aptitude doit être prise conformément aux dispositions suivantes : lorsque la licence est renouvelée, elle ne doit être validée, en premier lieu, que pour une période de deux mois ; cette validité doit être ensuite limitée à des périodes successives de deux mois jusqu'à ce que le médecin examinateur constate que les suites de la commotion ou de la fracture ne paraissent plus susceptibles de provoquer une incapacité en vol.

b) Les cas de blessures de la tête accompagnées de lésion intracrânienne entraînant l'incapacité définitive s'il subsiste une lésion locale du cerveau ou des méninges.

c) Les cas de blessures de la tête ayant entraîné une opération du crâne avec perte de substance osseuse affectant les deux tables de la voûte crânienne entraînant l'incapacité définitive.

Aptitude mentale.

Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux ni diagnostics cliniques qui, selon les conclusions des médecins experts, le rendraient incapable d'exercer les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue, soit :

- 1° Une psychose ;
- 2° Une névrose caractérisée et constituée ;
- 3° Des troubles de la personnalité pouvant donner lieu à des désordres des actes, à des troubles de conduite ou à des attitudes et réactions sociopathiques nettement stables ;
- 4° Des manifestations psycho-somatiques importantes et habituelles ;
- 5° L'alcoolisme ;
- 6° La pharmacodépendance ou une toxicomanie.

NOTA. — Les antécédents de psychose relevant d'une cause organique ou toxique aiguë mais réversible n'entraînent pas nécessairement l'incapacité à condition que l'état actuel du candidat ne présente aucune séquelle et que sa santé n'ait pas subi de dommages permanents.

Electroencéphalographie.

Un électroencéphalogramme est pratiqué systématiquement à l'admission. Cet examen doit être considéré comme une méthode annexe de la médecine, de la neurologie et de la psychiatrie, les traces ne devant jamais être interprétés isolément mais toujours confrontés avec les données cliniques.

Sont éliminatoires :

- 1° Les anomalies EEG associées à des antécédents neurologiques, neuro-psychiatriques ou à des réactions névrotiques caractérisées.
- 2° Les anomalies majeures isolées significatives d'une souffrance cérébrale ou d'une épilepsie potentielle.

Muscles, os et articulations.

Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution, ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises, entraînent l'aptitude.

Lorsque la licence est renouvelée, certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses, ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec la sécurité peuvent ne pas entraîner l'aptitude.

Les cas de séquelles de fractures de la colonne vertébrale sont considérés individuellement.

Le candidat ne doit présenter aucune hernie.

Système cardio-vasculaire.

Le cœur doit être exempt de toute anomalie organique; son intégrité n'est admise qu'après examen clinique, radiologique et électrocardiographique.

Les antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde sont éliminatoires.

Les affections courantes, telles que l'arythmie respiratoire, les extrasystoles intermittentes disparaissant à l'effort, la tachycardie émotive ou d'effort, la bradycardie non accompagnée de dissociation auriculo-ventriculaire, les aspects congénitaux de bloc incomplet de la branche droite peuvent être considérés comme rentrant dans les limites de la normale.

Le système circulatoire ne doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante. Les varices n'entraînent pas systématiquement l'aptitude.

La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales. L'utilisation d'agents hypotenseurs ou de médicaments anticoagulants entraîne l'aptitude.

Appareil respiratoire.

Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre.

En cas de doute, des épreuves fonctionnelles respiratoires sont pratiquées.

L'emphysème pulmonaire ne doit entraîner l'aptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.

Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement du grill costal ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale entraînant une déficience respiratoire en altitude provoquent l'aptitude.

L'examen radiographique pulmonaire est pratiqué systématiquement à chaque visite.

Les cas de tuberculose évolutive dûment diagnostiqués entraînent l'aptitude.

Les candidats atteints de lésion inactive ou cicatrisée que l'on sait ou que l'on suppose être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

Appareil digestif.

Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales et de leurs annexes entraînent l'aptitude.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires, le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le médecin examinateur en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de celles-ci ne sont plus susceptibles de provoquer une incapacité subite en vol.

Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale des organes ou du tube digestif et de ses annexes exposant le candidat à une incapacité subite, notamment les rétrécissements par rétraction ou compression, entraînent l'aptitude.

Appareil génito-urinaire.

Tout symptôme d'affection organique des reins, toute affection des voies urinaires ou des organes génitaux entraîne l'aptitude. Lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'aptitude n'est que temporaire.

Les urines ne doivent renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin examinateur comme pathologique.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies urinaires comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation d'organe doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le médecin examinateur, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de celles-ci ne sont plus susceptibles de provoquer une incapacité subite en vol.

Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale du rein et des voies urinaires exposant le candidat à une incapacité subite, notamment les rétrécissements par rétraction ou compression entraînent l'aptitude.

La néphrectomie compensée, sans hypertension et sans insuffisance rénale peut ne pas entraîner l'aptitude.

Glandes endocrines.

Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines de nature à compromettre la sécurité de manœuvre d'un aéronef entraînent l'aptitude temporaire ou définitive suivant qu'ils constituent ou non un état passager.

Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut incontestablement contrôler sans l'administration d'une substance antidiabétique peuvent ne pas entraîner l'aptitude.

Système hématopoïétique.

Les splénomégalies accentuées et moyennes, dépassant de façon persistante le rebord costal, entraînent l'aptitude.

Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang entraînent l'aptitude.

Personnel féminin.

Les candidates qui présentent des antécédents de troubles menstruels ou gynécologiques graves, réfractaires à tout traitement, qui peuvent les gêner dans la conduite d'un aéronef au point d'en compromettre la sécurité, sont déclarées inaptes. En cas de grossesse, la candidate est déclarée temporairement inapte. Après accouchement ou avortement, la candidate n'est autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi un nouvel examen médical et avoir été déclarée apte.

Les cas des candidates ayant subi des opérations gynécologiques doivent être considérés individuellement.

Syphilis.

Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis, est tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin examinateur, qu'il a subi un traitement approprié.

Lors de la visite initiale un examen sérologique systématique est pratiqué.

Examen ophtalmologique.

Le fonctionnement de l'œil et de ses annexes doit être normal. Il ne doit exister aucune affection en évolution, aiguë ou chronique, de l'un ou de l'autre œil, ou de leurs annexes, qui puisse être de nature à en affecter le fonctionnement au point de compromettre la sécurité en vol.

Les détails des conditions de vision figurent au chapitre II ci-dessous et ceux des conditions de perception des couleurs au chapitre III ci-dessous.

Examen otologique.

Il ne doit exister :

a) Aucune affection ou évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille moyenne;

b) Aucune perforation non cicatrisée (non refermée) de la membrane tympanique. Toutefois, lors des examens de renouvellement d'aptitude, une seule perforation non suppurante n'entraîne pas nécessairement l'aptitude du candidat. Dans ce cas, l'aptitude peut être accordée à condition que l'intéressé satisfasse aux conditions d'audition exigées par ailleurs;

c) Aucune obstruction permanente de la trompe d'Eustache;

d) Aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire; les troubles passagers n'entraînent qu'une aptitude temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent au chapitre IV ci-dessous.

Examen du nez, de la gorge et de la bouche.

La perméabilité nasale doit être normale des deux côtés. Il ne doit exister aucune malformation ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures. Les troubles de l'élocution et le bégaiement entraînent l'aptitude. La denture doit être en bon état.

B. — Conditions d'aptitude physique générale et mentale n° 2.

L'examen médical et la décision sont basés sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale.

Le candidat doit être exempt de toute maladie en évolution ou de caractère latent, aiguë ou chronique, de toute blessure, de toute lésion ou séquelles d'opération, ou d'infirmité, de toute anomalie congénitale ou acquise qui soient de nature à compromettre la sécurité de manœuvre d'un aéronef à toute altitude au cours d'un vol prolongé et difficile ou qui soient susceptibles de le rendre subitement inapte à conduire un aéronef.

Système nerveux.

Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux ni signes cliniques patents :

a) D'affections évolutives ou non évolutives du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins experts, pourraient compromettre l'accomplissement rigoureux des fonctions du candidat;

b) De troubles de la conscience sans explication étiologique acceptable par les médecins experts;

c) De syndromes d'épilepsie.

Blessures de la tête.

a) Les cas de commotion cérébrale ou de fracture simple du crâne, non accompagnés de lésion intracrânienne, entraînent l'aptitude provisoire jusqu'au moment où le médecin examinateur constate que les effets de la commotion ou de la fracture ne sont plus susceptibles de compromettre la sécurité du vol.

Si l'incapacité du candidat a été supérieure à un mois, la décision finale du médecin examinateur désigné au sujet de son aptitude doit être prise conformément aux dispositions suivantes : lorsque la licence est renouvelée, elle ne doit être validée, en premier lieu, que pour une période de deux mois; cette validité doit être ensuite limitée à des périodes successives de deux mois, jusqu'à ce que le médecin examinateur constate que les suites de la commotion ou de la fracture ne paraissent plus susceptibles de provoquer une incapacité en vol.

b) Les cas de blessures de la tête accompagnés de lésions intracrâniennes entraînent l'incapacité définitive s'il subsiste une lésion locale du cerveau ou des méninges ;

c) Les cas de blessures de la tête ayant entraîné une opération du crâne avec perte de substance osseuse affectant les deux tables de la voûte crânienne entraînent l'incapacité définitive.

Aptitude mentale.

Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux ni diagnostics cliniques qui, selon les conclusions des médecins experts le rendraient incapable d'exercer les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue, soit :

- 1° Une psychose ;
- 2° Une névrose caractérisée et constituée ;
- 3° Des troubles de la personnalité pouvant donner lieu à des désordres des actes, à des troubles de conduite ou à des attitudes et réactions sociopathiques nettement établies ;
- 4° Des manifestations psychosomatiques importantes et habituelles ;
- 5° L'alcoolisme ;
- 6° La pharmacodépendance ou une toxicomanie.

Electroencéphalographie.

L'électroencéphalogramme n'est pratiqué qu'en cas de doute et doit être considéré comme une méthode annexe de la médecine, de la neurologie et de la psychiatrie. Les tracés ne doivent jamais être interprétés isolément, mais confrontés avec les données cliniques. Sont éliminatoires :

- 1° Les anomalies EEG associées à des antécédents neurologiques, psychiatriques ou à des manifestations névrotiques caractérisées ;
- 2° Les anomalies majeures isolées, significatives d'une souffrance cérébrale ou d'une épilepsie potentielle.

Muscles, os et articulations.

Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution, ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises, entraînent l'incapacité.

Lorsque la licence est renouvelée, certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses, ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec la sécurité peuvent ne pas entraîner l'incapacité.

Les cas de séquelles de fractures de la colonne vertébrale sont considérés individuellement.

Le candidat ne doit présenter aucune hernie.

Système cardio-vasculaire.

Le cœur doit être exempt de toute anomalie organique. Son intégrité n'est admise qu'après un examen clinique, complété éventuellement par des examens radiologiques et électrocardiographiques.

La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans des limites normales. L'utilisation d'agents hypotenseurs entraîne l'incapacité sauf dans le cas de ceux qui, selon les conclusions de médecins experts, ne sont pas susceptibles de compromettre la sécurité de manœuvre d'un aéronef. L'utilisation de médicaments anticoagulants entraîne l'incapacité.

Pour les pilotes privés, les examens radiologiques et électrocardiographiques ne sont pratiqués qu'en cas de doute, mais l'électrocardiogramme est recommandé après l'âge de quarante ans.

Pour les instructeurs pilotes privés d'avion, l'examen cardiologique comportera un électrocardiogramme lors de l'examen prévu pour la délivrance de la qualification et lors des examens révisuels après l'âge de quarante ans.

Appareil respiratoire.

Il ne doit exister aucune affection pulmonaire aiguë, aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre cliniquement et radiologiquement décelable. Un examen radiologique ou le compte rendu d'un examen radiologique récent (un an) est nécessaire pour les pilotes privés. Un examen radiologique est obligatoire pour les instructeurs pilotes privés.

L'emphysème pulmonaire n'entraîne l'incapacité que s'il provoque des manifestations pathologiques.

Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement du grill costal ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale entraînant une déficience respiratoire en altitude motive l'incapacité.

Les cas de tuberculose évolutive dûment diagnostiqués entraînent l'incapacité. Les candidats atteints de lésion inactive ou cicatrisée que l'on sait ou que l'on suppose être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.

Appareil digestif.

Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales et de leurs annexes entraînent l'incapacité.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires, le tube digestif ou ses annexes comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le médecin examinateur, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de celle-ci ne sont plus susceptibles de provoquer une incapacité subite en vol.

Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale des organes ou du tube digestif et de ses annexes exposant le candidat

à une incapacité subite, notamment les rétrécissements par rétraction ou compression, entraîne l'incapacité.

Appareil génito-urinaire.

Tout symptôme d'affection organique des reins, toute affection des voies urinaires ou des organes génitaux entraîne l'incapacité. Lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'incapacité n'est que temporaire.

Les urines ne doivent renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin examinateur comme pathologique.

Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies urinaires comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation d'organe est déclaré inapte jusqu'à ce que le médecin examinateur, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de celle-ci ne sont plus susceptibles de provoquer une incapacité en vol.

Toute séquelle de maladie ou d'intervention chirurgicale du rein et des voies urinaires exposant le candidat à une incapacité subite, notamment les rétrécissements par rétraction ou compression, entraîne l'incapacité.

La néphrectomie compensée, sans hypertension et sans urémie, peut ne pas entraîner l'incapacité.

Glandes endocrines.

Les troubles du métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines de nature à compromettre la sécurité de manœuvre d'un aéronef entraînent l'incapacité temporaire ou définitive suivant qu'ils constituent ou non un état passager.

Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut manifestement contrôler sans l'administration d'une substance antidiabétique n'entraînent pas l'incapacité. L'administration de substances antidiabétiques pour le contrôle du diabète sucré entraîne l'incapacité, sauf dans le cas des substances administrées par voie buccale dans des conditions qui permettent une surveillance médicale et qui selon les conclusions des médecins experts sont compatibles avec la sécurité de manœuvre d'un aéronef.

Système hématopoïétique.

Les splénomégalies accentuées et moyennes dépassant de façon persistante le rebord costal entraînent l'incapacité.

Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang entraînent l'incapacité.

Personnel féminin.

En cas de grossesse, la candidate est déclarée temporairement inapte.

Après accouchement ou avortement la candidate n'est autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi un nouvel examen médical.

Syphilis.

Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis est tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin examinateur, qu'il a subi un traitement approprié.

Examen ophtalmologique.

Il ne doit exister aucune affection en évolution, aiguë ou chronique, de l'un ou l'autre œil ou de leurs annexes qui puisse être de nature à en affecter le fonctionnement au point de compromettre la sécurité en vol.

Les détails des conditions de vision figurent au chapitre II ci-dessous et ceux des conditions de perception des couleurs au chapitre III ci-dessous.

Examen otologique.

Il ne doit exister :

- a) Aucune affection en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;
- b) Aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire ; les troubles passagers n'entraînent qu'une incapacité temporaire.

Les détails des conditions d'audition figurent au chapitre IV ci-dessous.

Examen du nez, de la gorge et de la bouche.

Il ne doit exister aucune malformation ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures. La denture doit être en bon état.

CHAPITRE II

CONDITION DE VISION

Le pilotage d'un avion nécessite une bonne acuité visuelle à distance, une bonne vision intermédiaire en particulier pour la lecture des informations du tableau de bord et une bonne vision rapprochée en particulier pour la lecture des cartes et documents.

L'acuité visuelle à distance est mesurée à l'aide d'une série d'optotypes de Landolt ou d'optotypes similaires examinés à une distance de 5 mètres sous une brillance de 10 nits.

Condition de vision n° 1.

a) Lors de l'admission, l'acuité visuelle à distance doit être égale au moins de 7/10 corrigible à 10/10 pour chacun des deux yeux.

Toutefois pour les radionavigants et navigateurs, il est seulement exigé une acuité visuelle à distance de 3/10 corrigible à 10/10.

Lors des examens de renouvellement d'aptitude, l'acuité visuelle à distance pour chaque œil pris séparément doit être égale au minimum à 3/10 corrigible à 10/10.

L'erreur de réfraction doit se situer entre + 2,50 et - 1,50 dioptries (erreur de sphéricité équivalente).

Tout sujet présentant une acuité visuelle à distance inférieure à 7/10 sans correction doit porter des verres lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence et porter sur lui une paire supplémentaire de verres correcteurs.

b) L'accommodation doit être satisfaisante en vision intermédiaire et en vision rapprochée. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen de verres correcteurs, le candidat peut être déclaré apte à condition de les avoir à sa portée lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

c) Le champ visuel doit être normal. L'équilibre oculomoteur et la vision binoculaire satisfaisants.

Condition de vision n° 2.

a) L'acuité visuelle à distance pour chaque œil pris séparément doit être égale à 5/10 sans correction ou au minimum à 1/10 corrigible à 7/10 au moins.

L'erreur de réfraction doit se situer entre + 4 et - 3,50 dioptries (erreur de sphéricité équivalente).

Tout sujet présentant une acuité visuelle à distance inférieure à 5/10 sans correction doit porter constamment des verres lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence et porter sur lui une paire supplémentaire de verres correcteurs.

b) L'accommodation doit être satisfaisante en vision intermédiaire et en vision rapprochée. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen de verres correcteurs le candidat peut être déclaré apte à condition de les avoir à sa portée lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

c) Le champ visuel doit être normal, l'équilibre oculomoteur et la vision binoculaire satisfaisants.

CHAPITRE III**CONDITION DE PERCEPTION DES COULEURS****Condition n° 1.**

Le candidat doit montrer qu'il est capable d'identifier facilement les couleurs utilisées dans l'aviation afin d'accomplir ses fonctions avec sûreté.

Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à la lecture des tables pseudo-isochromatiques peut être déclaré apte à condition qu'il puisse identifier correctement et sans difficulté les feux de couleur utilisés en aviation, émis au moyen d'une lanterne d'un modèle agréé et présentés pendant une seconde sous un angle de 3 minutes à une distance de 5 mètres.

CHAPITRE IV**CONDITIONS D'AUDITION****Condition d'audition n° 1.**

Un audiogramme tonal en conduction aérienne est pratiqué pour tous les candidats.

Le déficit constaté pour chaque oreille prise séparément ne doit pas être supérieure à 20 db pour l'une quelconque des fréquences 250, 500, 1 000 et 2 000 Hz et à 30 db pour la fréquence 3 000 Hz. Pour les candidats mécaniciens navigants et navigateurs, cette limite peut être portée à 30 db pour l'une quelconque des fréquences 250, 500, 1 000 et 2 000 Hz et à 40 db pour la fréquence 3 000 Hz.

Toutefois les déficits ci-dessus doivent être appréciés par l'expert en fonction du contexte clinique.

Lors des visites de renouvellement, un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut être déclaré apte si l'épreuve d'intelligibilité du langage pratiquée avec un bruit de fond dont l'effet de masque sur la parole et les signaux radio simule celui des bruits d'un poste d'équipage, répond aux normes suivantes.

Courbe d'allure normale dont la pente est suffisante pour atteindre 100 p. 100 d'intelligibilité en 40 db avec déficit au seuil de 50 p. 100 n'excédant pas 20 db.

Condition d'audition n° 2.

Le candidat doit être capable d'entendre la voix chuchotée dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2,50 mètres de ce dernier.

Arrêté interministériel du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réceptions).

Rectificatif au *Journal officiel* du 21 février 1978 (NC 44): page 1464, 1^{re} colonne, article 2, deuxième alinéa, 1^{re} ligne, au lieu de : « ... aux alinéas c, d, e et f », lire : « ... aux alinéas c, d, e, f et g ».

Arrêté interministériel du 29 août 1980 portant modification de l'arrêté du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réceptions).

Le ministre de la défense et le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 421-5, R. 421-6 et D. 424-1 à D. 424-9 ;

Vu l'arrêté du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réceptions) ;

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

Le conseil médical de l'aéronautique civile entendu,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Le premier alinéa du paragraphe « Système cardio-vasculaire » du chapitre 1^o, B (Conditions d'aptitude physique générale et mentale n^o 2) de l'annexe à l'arrêté du 25 janvier 1978 susvisé est complété comme suit :

« Les antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde sont éliminatoires. »

Art. 2. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et prendra effet trente jours après sa publication.

Fait à Paris, le 29 août 1980.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
C. ABRAHAM.

Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires juridiques,
J.-C. ROQUEPLO.

Arrêté interministériel du 28 juillet 1978 modifiant l'arrêté du 3 décembre 1956 portant création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur.

Le ministre de la défense et le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles L. 421-6 et R. 421-5 ;

Vu l'arrêté du 3 décembre 1956 portant création d'un bre-

vet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur ;

Vu l'arrêté du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale exigées du personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réceptions) ;

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

Arrêtent :

Art. 1er. — Les articles 4, 6 et 7 de l'arrêté du 3 décembre 1956 susvisé sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

Article 4.

Les conditions médicales d'aptitude physique et mentale du personnel navigant de l'aéronautique civile définies par l'arrêté du 25 janvier 1978 sont applicables au brevet et à la licence de parachutiste professionnel.

Les normes d'aptitude exigées sont les suivantes :

Conditions d'aptitude générale	N ^o 1
Conditions de vision	N ^o 1
Conditions de perception des couleurs	N ^o 1
Conditions d'audition	N ^o 2

Article 6.

La licence de parachutiste professionnel peut être renouvelée dans les conditions fixées au paragraphe C de l'article 9 du présent arrêté.

La durée de validité de la licence ne pourra excéder la durée de validité du certificat d'aptitude physique, sauf exceptions prévues par l'article 2 de l'arrêté du 25 janvier 1978, la validation de ce certificat venant à expiration le dernier jour du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi. Toutefois, en ce qui concerne les parachutistes âgés de plus de quarante-cinq ans, la validité du certificat d'aptitude vient à expiration le dernier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Article 7.

Le titulaire de la licence de parachutiste professionnel doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale, de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ces privilèges.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale, même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

Art. 2. — Le paragraphe C de l'article 9 de l'arrêté du 3 décembre 1956 est modifié comme suit :

« La licence de parachutiste professionnel est valable douze mois. Toutefois, en ce qui concerne les parachutistes âgés de plus de quarante-cinq ans, la validité de la licence est ramenée à six mois. Elle est renouvelée pour une même durée... »

Art. 3. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 28 juillet 1978.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
CLAUDE ABRAHAM.

Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires juridiques,
JEAN-CLAUDE ROQUEPLO.

Arrêté ministériel du 17 août 1978 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur.

Le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 410-1, D. 410-1 et D. 410-2 ;

Vu l'arrêté du 28 janvier 1973 portant délégation de pouvoirs ;
Vu l'arrêté du 7 avril 1982 modifié, notamment par l'arrêté du 17 août 1978, relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile et en particulier les dispositions de l'article 14,

Arrête :

Art. 1^{er}. — L'examen auquel doivent satisfaire les candidats au brevet et à la licence de pilote de planeur est organisé conformément aux dispositions ci-après. Il comporte une épreuve théorique et des épreuves pratiques en vol

Art. 2. — L'épreuve théorique est écrite. Toutefois, par dérogation accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, des candidats de nationalité étrangère pourront être autorisés à subir oralement cette épreuve. L'épreuve théorique est subie avant les épreuves pratiques en vol et porte sur les connaissances dont le programme est défini par l'annexe I au présent arrêté.

Cette épreuve à forme objective (questions dites à choix multiple) est notée suivant un système de points. Pour être déclaré reçu, le candidat doit obtenir au moins 90 p. 100 du nombre maximal de points. Le candidat déclaré reçu reçoit un certificat d'aptitude.

Sont dispensés de l'épreuve théorique les candidats titulaires d'un brevet civil ou militaire de pilote d'avion ou d'hélicoptère ainsi que les titulaires d'un certificat d'aptitude théorique d'un brevet de pilote professionnel d'avion ou d'hélicoptère.

Art. 3. — Les chefs de district aéronautique et le directeur général d'Aéroport de Paris ou son représentant sont chargés de l'organisation et du contrôle de l'épreuve théorique. A ce titre, ils reçoivent les sujets de l'épreuve arrêtés par le service de la formation aéronautique et du contrôle technique, reçoivent les candidatures, fixent les dates des sessions d'examen, notent les candidats, décident de leur aptitude ou inaptitude et délivrent le certificat d'aptitude théorique.

Art. 4. — Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre des candidats ayant commis des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

Exclusion de la session d'examen en cours sur décision du chef de district aéronautique ou du directeur général d'Aéroport de Paris ou de son représentant ;

Interdiction de se présenter à une ou plusieurs sessions d'examen par décision du directeur régional de l'aviation civile ou du directeur général d'Aéroport de Paris sur proposition d'une des autorités mentionnées à l'article 3.

Art. 5. — Pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol, le candidat doit être titulaire du certificat d'aptitude prévu à l'article 2.

Le contrôle des épreuves pratiques en vol est assuré par l'instructeur qualifié qui a formé le candidat ou dirigé sa formation ou, dans le cas où plusieurs instructeurs successifs ont participé à cette formation, par celui qui l'a conduite à son terme.

Les instructeurs adjoints ne sont pas habilités à effectuer ce contrôle.

Un pilote inspecteur de l'administration pourra, en toute circonstance, être substitué à l'instructeur qualifié pour le contrôle des épreuves.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois à ces épreuves ; toutefois une durée minimale d'entraînement supplémentaire peut être imposée à l'intéressé entre deux tentatives.

L'instructeur qui assure le contrôle vérifie que le candidat remplit les conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence de pilote de planeur, lui fait subir l'interrogation et les épreuves pratiques en vol définies par l'annexe II au présent arrêté, décide de son aptitude ou de son inaptitude et lui notifie cette décision.

Il vise le carnet de vol du candidat en mentionnant le résultat de l'examen, lui délivre une attestation provisoire valable trente jours, en attendant la délivrance du titre. En cas d'inaptitude, il précise au candidat la nature du complément d'entraînement nécessaire pour se présenter à nouveau aux épreuves pratiques.

Les différentes pièces justifiant de l'accomplissement des épreuves, accompagnées de la demande de brevet, sont transmises au chef du district aéronautique pour délivrance du brevet et de la licence de pilote de planeur.

Art. 6. — Les arrêtés du 19 juillet 1974 et du 20 août 1965 fixant respectivement le programme et le régime de l'examen pour l'obten-

tion de la licence élémentaire de pilote de planeur et du brevet et de la licence de pilote de planeur sont abrogés à compter de la date fixée à l'article 7 ci-après.

Art. 7. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et qui sera applicable à compter du 1^{er} janvier 1978.

Fait à Paris, le 17 août 1978.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
CLAUDE ABRAHAM.

ANNEXE I

PROGRAMME DES CONNAISSANCES DE L'ÉPREUVE THÉORIQUE DE L'EXAMEN DU BREVET DE PILOTE DE PLANEUR

1. Connaissance et utilisation du planeur.

1.1. Caractéristiques générales des planeurs.

- 1.1.1. Configuration extérieure, éléments constitutifs.
- 1.1.2. Notions sur les éléments constitutifs : voilure, fuselage, empennage, commandes, atterrisseur.
- 1.1.3. Notions succinctes sur la structure d'un planeur.

1.2 Principes et techniques du vol.

1.2.1. L'aile :

La résistance de l'air : mise en évidence, effets produits sur le déplacement d'un corps en fonction de sa forme ; Principe de sustentation de l'aile : écoulement de l'air autour du profil, angle d'incidence, forces aérodynamiques (résultante, portance, traînée), notion de finesse aérodynamique, centre de poussée ; Influence de l'angle d'incidence et de l'attaque oblique, décrochage ; Volets hypersustentateurs ; Aérofreins.

1.2.2. Le planeur :

Masse et poids, notion de centre de gravité, positionnement du centre de gravité ; Mouvement du planeur : sur trajectoire, autour du centre de gravité ; axes de référence du planeur, position dans l'espace, angles remarquables (incidence, assiette, inclinaison) ; Action des forces appliquées au planeur dans les cas de vol suivants :
Vol plané rectiligne uniforme ;
Vol en virage ;
Vol remorqué.

Particularités du décollage et de l'atterrissage ; Polaire des vitesses : définition, points remarquables ; Notions élémentaires sur l'exploitation de la polaire des vitesses pour la conduite du vol en fonction des courants verticaux et du vent ; Notions élémentaires sur l'équilibre et la stabilité du planeur, rôle de l'empennage, compensation, influence de la position du centre de gravité, limites de centrage ; Conséquences de l'attaque oblique : décrochage, autorotation.

1.3. Instruments et équipements.

- 1.3.1. Notions sur le caractère réglementaire des équipements fondamentaux installés sur un planeur.
- 1.3.2. Instruments de bord : anémomètre, altimètre, variomètre, indicateurs de dérapage (bille), compas magnétique.
- 1.3.3. Équipement de sécurité : harnais, parachute.
- 1.3.4. Crochet de remorquage (et/ou de treuilage).

1.4. Limites d'utilisation. — Entretien.

- 1.4.1. Notions sur la classification des planeurs du point de vue de la navigabilité.
- 1.4.2. Masses et centrages : masse maximale, masse à vide, charge utile, plage de centrage, lests.
- 1.4.3. Vitesses limites : définition.
- 1.4.4. Inscriptions et plaques indicatrices : limitations de vitesse (plaquette et secteurs colorés sur l'anémomètre), masses, lests, informations diverses.
- 1.4.5. Notions sur l'entretien des planeurs : entretien courant, entretien périodique, contrôle.

2. Météorologie.

2.1. L'atmosphère.

- 2.1.1. La température : unité de mesure, variations en un lieu et avec l'altitude.
- 2.1.2. La pression atmosphérique : unités de mesure, variations avec l'altitude.
- 2.1.3. L'humidité atmosphérique : notion de saturation.
- 2.1.4. Le vent : unités de mesure, représentation graphique.

2.2. Nuages et systèmes nuageux.

- 2.2.1. Les nuages : différentes appellations, description sommaire.
- 2.2.2. Les météores (en Europe) : définition et description sommaire (pluie, bruine, neige, grêle, brouillard, brume, orages).
- 2.2.3. Notions élémentaires sur les fronts et les systèmes nuageux (en Europe).

2.3. Aérologie.

- 2.3.1. Stabilité et instabilité dans l'atmosphère : Critères pour l'air saturé et non saturé. Notions sur l'instabilité conditionnelle et convective.
 - 2.3.2. Convection thermique : Mécanisme de formation ; Formation et évolution des ascendances et des cumulus ; Brises de montagne.
 - 2.3.3. Ecoulement de l'air sur le relief : phénomène de pente et de ressaut.
- 2.4. Phénomènes défavorables au vol à voile.
- 2.4.1. Orages : notions sur la formation des orages de convection et frontaux, dangers liés aux cumulonimbus.

3. Réglementation aérienne.

3.1. Pilote et planeur.

3.1.1. Le pilote :

Carte de stagiaire : condition d'obtention, validité ; Brevet et licence de pilote de planeur : conditions d'obtention, privilèges, validité, renouvellement ; Qualification d'instructeur ; Carnet de vol : obligation, mise à jour.

3.1.2. Le planeur :

Documents réglementaires : différents documents, validité. Documents obligatoires à bord.

3.2. Circulation aérienne.

3.2.1. Règles de l'air :

Notions sur l'objet de la réglementation et son domaine d'application ; Protection des personnes et des biens : négligence ou imprudence, fatigue, survol des agglomérations, jets d'objets, remorquages, vols acrobatiques ; Action préliminaire au vol ; Prévention des abordages : proximité, priorité de passage, évolution sur et aux abords d'un aérodrome ; Signaux : signaux lumineux, signaux visuels au sol, aire à signaux.

3.2.2. L'espace aérien :

Notions sur les services de la circulation aérienne ; les fonctions assurées (contrôle, information de vol, alerte) et les organismes concernés ; Division de l'espace aérien : notions élémentaires sur les différentes parties de l'espace aérien, restrictions ; Notions sur les procédures d'aérodrome.

3.2.3. Règles de vol à vue :

Conditions météorologiques de vol à vue ; Règles de vol à vue : vol VFR dans les zones de contrôle, niveau minimal de survol.

3.2.4. Règles particulières :

Infractions : registre R, sanctions ; Incidents et accidents : mesure à prendre.

3.3. Cartes aéronautiques.

- 3.3.1. Obligation réglementaire : cartes utiles au pilote de planeur. Lecture et utilisation de la carte en vol.
- 3.3.2. Carte de repérage au 1/500 000 : représentation du relief, mesure de distance, repères, lecture et utilisation.
- 3.3.3. Carte de radionavigation vol à vue au 1/1 000 000 : particularités, utilisation par le pilote de planeur.
- 3.3.4. Cartes d'aérodromé (VAL) : objet, présentation, renseignements portés, utilisation.

ANNEXE II

ÉPREUVES PRATIQUES EN VOL

I — Pour être admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol, le candidat doit préalablement satisfaire à une interrogation orale ou écrite permettant de vérifier qu'il possède les connaissances fondamentales nécessaires pour assurer la sécurité au sol et en vol.

Cette interrogation porte notamment sur :

- La connaissance pratique du matériel utilisé ;
- La visite pré-vol ;

Les consignes de sécurité ;
Les règles de circulation d'aérodrome.

II. — Les épreuves pratiques en vol comprennent deux vols avec remorquage par avion, l'un où le candidat est seul à bord et l'autre avec l'instructeur habilité, chargé du contrôle des épreuves. Les épreuves sont exécutées dans l'ordre indiqué.

1° Le vol seul à bord peut être effectué sur planeur monoplace ou sur planeur biplace utilisé en monoplace. Il consiste en un remorquage jusqu'à une hauteur d'au moins 300 mètres au-dessus de l'aérodrome avec exécution d'une évolution en forme de huit. Après le largage, exécution en vol libre de deux tours de spirale, un à droite et un à gauche, intégration dans le circuit d'aérodrome, tour de piste, approche et atterrissage de précision.

2° Le vol de contrôle sur planeur biplace doit permettre à l'instructeur habilité de porter des appréciations sur les points suivants :

Actions vitales ;
Décollage et vol remorqué ;
Vol en ligne droite à différentes vitesses ;
Virages à moyenne inclinaison, virages enchaînés ;
Contrôle instrumental du vol (ligne droite et virage) ;
Vol à faible vitesse, décrochage ;
Manœuvres d'arrêt d'autorotation ;
Utilisation des aérofreins ;
Prise de terrain classique et atterrissage ;
Atterrissage vent de travers.

Arrêté interministériel du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception).

Le ministre d'Etat, ministre des transports, et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 89-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère ;

Vu l'arrêté du 25 janvier 1978 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale pour l'obtention de brevets, licences et qualifications du personnel navigant ;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement des brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception) ainsi qu'aux privilèges attachés à ces différents titres sont définies en annexe au présent arrêté.

Art. 2. — L'arrêté du 7 avril 1952, modifié par arrêtés des 25 août 1954, 21 novembre 1955, 16 décembre 1955, 29 février 1956, 5 mars 1957, 16 mai 1957, 18 septembre 1957, 23 octobre 1957, 3 mars 1958, 3 septembre 1959, 30 décembre 1963, 27 mars 1964, 20 novembre 1964, 1^{er} mars 1965, 20 août 1965, 2 février 1966, 24 février 1966, 30 mai 1967, 9 août 1967, 2 janvier 1969, 9 mai 1969, 13 mai 1969, 9 septembre 1969, 5 mai 1970, 24 juin 1970, 6 août 1970, 8 mars 1971, 11 mars 1971, 17 mars 1972, 18 janvier 1973, 26 avril 1974, 19 juillet 1974, 4 août 1975, 2 décembre 1975, 14 avril 1976, 6 octobre 1977, 9 janvier 1978, 25 janvier 1978, 28 juillet 1978, 17 août 1978, 10 octobre 1978, 24 avril 1979, 4 juin 1980 et 24 décembre 1980, relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile est abrogé.

L'article 9 de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère est abrogé.

Art. 3. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 31 juillet 1981.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,
C. ABRAHAM.

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

Le chef de service
à la direction des affaires juridiques,
J. DAUMARD.

ANNEXE

CHAPITRE I^{er}

TERMINOLOGIE

1.1. Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

Ascension : ensemble des opérations comprenant l'envol, le vol et l'atterrissage du ballon.

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

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.

Catégorie d'aéronef : classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, planeur, giravion et ballon libre.

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

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.

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 chargé de l'aviation civile.

Examinateur habilité : personne désignée par le ministre chargé de l'aviation civile pour faire subir aux candidats l'une ou plusieurs des épreuves des examens théoriques et pratiques prévus par le présent arrêté.

Instructeur habilité : instructeur possédant la ou les qualifications prescrites pour délivrer une instruction ou effectuer un contrôle.

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.

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.

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.

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.

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

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, radionavigant).

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

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

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.

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

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

CHAPITRE II

RÈGLES GÉNÉRALES

2.1. Les licences et qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires de brevets.

2.2. Nul ne peut exercer les fonctions d'un membre de l'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre 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.

2.3. Les différents brevets et licences des membres professionnels d'équipage de conduite d'un avion ou d'un hélicoptère sont les suivants :

- brevet et licence de pilote professionnel avion ;
- brevet et licence de pilote professionnel de 1^{re} classe avion ;
- brevet et licence de pilote de ligne avion ;
- brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère ;
- brevet et licence de pilote de ligne hélicoptère ;
- brevet et licence de navigateur ;

- brevet et licence de mécanicien navigant ;
- brevet et licence de radionavigant.

Une décision du ministre chargé de l'aviation civile définit les modèles des brevets et licences mentionnés dans le présent paragraphe.

2.4. Les candidats aux brevets, licences et qualifications définis par le présent arrêté doivent être détenteurs d'un certificat d'aptitude physique justifiant qu'ils satisfont aux conditions médicales fixées par arrêté du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile.

2.5. Les candidats aux brevets et licences du personnel navigant ainsi qu'aux qualifications de vol aux instruments 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 doivent en outre être présentés par un instructeur qui certifie que les candidats possèdent le niveau de la licence ou de la qualification recherchée.

Ils peuvent se présenter aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol avant d'avoir satisfait aux autres conditions fixées par le présent arrêté pour chacun de ces titres.

La validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques est fixée, sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président des jurys d'examen :

- à six ans pour les brevets et licences de pilote professionnel de 1^{re} classe avion et de pilote de ligne avion et hélicoptère ;
- à trois ans pour les autres titres.

Les candidats ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir accompli le nombre d'heures de vol exigées. Toutefois, ceux qui ont suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué peuvent être admis à subir les épreuves pratiques en vol à l'issue de l'enseignement homologué, avant d'avoir accompli la totalité des heures de vol prescrites.

Les brevets et licences ainsi que les qualifications de vol aux instruments ne sont délivrés qu'au moment où les candidats remplissent l'ensemble des conditions fixées pour chacun de ces titres, sauf dans les cas prévus au dernier alinéa du sous-paragraphe 4.2.1.

2.6. Les licences et les qualifications peuvent être renouvelées sous réserve que :

a) Le certificat d'aptitude physique soit renouvelé dans les conditions prévues par l'arrêté visé au paragraphe 2.4, la validité de ce certificat venant à expiration :

- le dernier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi, pour le renouvellement de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe avion et des licences de pilote de ligne avion et hélicoptère ;
- le dernier jour du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi pour le renouvellement des autres licences et de la qualification de vol aux instruments définies dans le présent arrêté. Toutefois, en ce qui concerne les pilotes titulaires de la licence de pilote professionnel avion ou hélicoptère âgés de plus de quarante-cinq ans, la validité du certificat d'aptitude physique est ramenée à celle fixée à l'alinéa précédent.

b) Le titulaire de la licence continue de remplir les conditions d'aptitude professionnelle prévues aux paragraphes subséquents en ce qui concerne le renouvellement de chacune des licences et qualifications considérées et qu'il en fasse la preuve devant le ministre chargé de l'aviation civile.

La durée de validité d'une licence ne peut excéder la durée de validité du certificat d'aptitude physique correspondant, sauf exceptions prévues éventuellement par l'arrêté visé au paragraphe 2.4.

2.7. Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence ou qualification dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ces privilèges.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale, même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

2.8. 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.

2.9. Des qualifications s'appliquant aux circonstances de vol sont exigées des navigants dont la licence ne comporte pas l'exercice des privilèges correspondant à ces circonstances :

2.9.1. Utilisation de la radiotéléphonie. — Sous réserve de la possession d'un des certificats délivrés par l'administration des postes et télécommunications pour autoriser un navigant à utiliser, à bord d'un aéronef, un moyen de télécommunication, tout détenteur d'une licence de membre d'équipage de conduite

d'un avion ou d'un hélicoptère est habilité à assurer, à bord de tout aéronef les communications radiotéléphoniques, dans les espaces aériens où la langue française est utilisée en conditions VFR ou en conditions IFR, s'il en possède la qualification correspondante.

2.9.2. Qualification de radiotéléphonie internationale. — Une qualification de radiotéléphonie internationale est obligatoire pour habiliter tout navigant professionnel à utiliser la radiotéléphonie dans la langue anglaise.

2.9.3. Qualification de vol aux instruments (IFR). — Une qualification de vol aux instruments est obligatoire pour habiliter le pilote professionnel à effectuer des vols en utilisant les règles de vol aux instruments.

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

2.9.5. Qualification Montagne. — Une qualification Montagne est obligatoire pour habiliter le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces. Cette qualification comporte une extension Neige obligatoire pour utiliser les altisurfaces enneigées.

2.9.6. Qualification de vol de nuit Avion (réservé).

2.9.7. Qualification de vol de nuit Hélicoptère. — Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habiliter le pilote d'hélicoptère, non titulaire de la qualification de vol aux instruments, à effectuer des vols de nuit entre deux aérodromes ou hélistations en conditions de vol à vue.

2.10. Le titulaire d'une licence de pilote professionnel Avion ou Hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments correspondante ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un avion ou d'un hélicoptère en conditions de vol aux instruments, si dans les six mois précédents, il n'a effectué au moins six heures de vol dont trois au moins sur un aéronef de même catégorie et six approches selon les règles de vol aux instruments, ou s'il n'a satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité sur un aéronef de même catégorie. Ce contrôle est mentionné par l'instructeur sur le carnet de vol de l'intéressé.

Le titulaire d'une licence de pilote Hélicoptère et de la qualification de vol de nuit Hélicoptère ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un hélicoptère transportant des passagers en vol de nuit en conditions de vol à vue s'il n'a effectué, dans les six mois précédents, au moins cinq décollages et cinq atterrissages complets de nuit au cours desquels il aura effectivement manœuvré seul les commandes sur un aéronef de même catégorie.

2.11. Les candidats aux épreuves pratiques en vol pour l'obtention des brevets de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion, navigateur, mécanicien navigant ainsi que pour l'obtention d'une qualification de vol aux instruments Avion et Hélicoptère, doivent justifier qu'ils ont suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué.

Les candidats aux épreuves pratiques en vol pour l'obtention du brevet de pilote de ligne Avion doivent justifier qu'ils ont suivi de manière satisfaisante et complète une instruction dont le programme de base est défini par arrêté.

2.12. 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 III

STAGIAIRE

3.1. Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol, seul à bord de sa spécialité, 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 :

- a) Etre âgé de seize ans révolus pour une carte de stagiaire de pilote professionnel avion ou hélicoptère ;
- Etre âgé de dix-huit ans révolus pour une carte de stagiaire de pilote professionnel de 1^{re} classe ;
- Etre âgé de dix-neuf ans révolus pour une carte de stagiaire de pilote de ligne ou de tout autre membre de l'équipage.

b) Satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale exigées pour l'obtention du brevet envisagé, prévues au paragraphe 2.4.

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 IV

BREVETS ET LICENCES DE PILOTES

4.1. Brevet et licence de pilote professionnel Avion.

4.1.1. Conditions de délivrance.

4.1.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4, remplir les conditions suivantes :

a) Etre âgé de dix-huit ans révolus ;

b) Totaliser :

— soit deux cents heures de vol décomptées conformément au paragraphe 8.2 ci-après et comprenant au moins cent heures en qualité de commandant de bord ;

— soit cent cinquante heures de vol décomptées comme ci-dessus, s'il justifie avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué. Ce total doit comprendre au moins cent heures en qualité de commandant de bord ou soixante-quinze heures en cette qualité si les cent cinquante heures de vol exigées sont accomplies en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué particulier défini par le ministre chargé de l'aviation civile.

c) Totaliser dix heures de vol aux instruments dont cinq heures pourront avoir été effectuées au sol sur dispositifs d'un type homologué ;

d) Etre titulaire d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications ;

e) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

4.1.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence de pilote professionnel avion par équivalence.

Pour obtenir le brevet de pilote professionnel avion, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

a) Etre titulaire d'un des brevets militaires français désignés ci-dessous :

— brevet militaire de pilote avion deuxième degré de l'armée de l'air ;

— brevet militaire de pilote avion deuxième degré de l'aéronautique navale.

b) Etre titulaire d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications.

Pour obtenir la licence de pilote professionnel avion, le candidat doit remplir les conditions de renouvellement de la licence de pilote professionnel précisées au paragraphe 4.1.3.

4.1.2. Privilège de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 2.7, 2.8 et 2.9, la licence de pilote professionnel Avion permet à son titulaire :

a) D'exercer tous les privilèges du pilote privé Avion ;

b) De remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur tout avion effectuant une opération de travail aérien contre rémunération ;

c) A partir de vingt et un ans révolus, d'exercer les fonctions de commandant de bord dans le transport aérien commercial sur tout avion dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 5,7 tonnes, sous réserve de justifier de l'accomplissement de 300 heures de vol.

Toutefois, sur appareils de type multimoteurs, le commandant de bord doit en outre être titulaire, depuis un an au moins, de la qualification de vol aux instruments en cours de validité et avoir effectué, depuis l'obtention de cette qualification, un minimum de 300 heures de vol. Ces conditions d'expérience ne sont pas exigées des pilotes professionnels, anciens pilotes du transport aérien militaire, titulaires de la qualification de vol aux instruments, sous réserve qu'ils justifient avoir accompli au moins 200 heures de vol comme commandant de bord pilote dans le transport aérien militaire au cours de l'année précédant l'exercice de leur activité civile ;

d) D'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial dans les conditions et limites fixées par la réglementation relative à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

4.1.3. Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel 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 au paragraphe 2.6 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 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 instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote professionnel Avion.

4.2. Brevet et licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion.

4.2.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4, remplir les conditions suivantes :

a) Etre âgé de vingt et un ans révolus ;

b) Totaliser 700 heures de vol décomptées conformément au paragraphe 8.2 et comprenant au moins 150 heures en qualité de pilote commandant de bord et le nombre d'heures complémentaires nécessaires pour atteindre un total d'au moins 200 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 fonctions de pilote commandant de bord. Ce total de 200 heures devra comprendre 25 heures de vol de nuit comportant dix décollages et dix atterrissages de nuit ;

c) Etre titulaire du brevet et de la licence de pilote professionnel Avion ainsi que de la qualification de radiotéléphoniste internationale ;

d) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant un entraînement au vol de nuit ; toutefois les candidats dont la licence de pilote professionnel comporte la qualification de vol aux instruments en cours de validité, qui justifient de deux ans de service en qualité de commandant de bord dans le transport aérien civil et totalisent au moins 1 000 heures de vol en cette qualité sur avions multimoteurs ou qui justifient de quatre ans de service en qualité de copilote dans le transport aérien civil sur des avions multimoteurs de masse maximale autorisée supérieure à 5,7 tonnes et totalisent au moins 2 000 heures de vol en cette qualité, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile prise sur proposition du jury d'examen, à se présenter aux épreuves pratiques en vol dans les conditions particulières fixées par l'arrêté prévu au sous-paragraphe 4.2.1 (c) ci-dessous ;

e) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Toutefois, par dérogation aux dispositions des premier et deuxième alinéas du présent paragraphe, le brevet et la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion pourront être obtenus par des candidats qui auront suivi un enseignement homologué particulier défini par le ministre chargé de l'aviation civile.

4.2.2. Privilèges de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 2.7 et 2.8, la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion permet à son titulaire :

a) D'exercer l'ensemble des privilèges du pilote professionnel Avion titulaire de la qualification de vol aux instruments ;

b) D'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial dans les conditions et limites définies par la réglementation relative à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien ;

c) D'exercer dans le transport aérien commercial les fonctions de commandant de bord sur tout avion dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 20 tonnes sous réserve de totaliser 300 heures de vol au moins sur appareils multimoteurs dans le transport aérien commercial.

Toutefois, les privilèges de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion obtenue dans les conditions dérogatoires prévues au dernier alinéa du sous-paragraphe 4.2.1 ci-dessus sont limités aux privilèges prévus aux sous-paragraphes 4.2.2 (a) et 4.2.2 (b) jusqu'à ce que son titulaire remplisse les conditions d'âge, d'expérience et d'heures de vol exigées au sous-paragraphe 4.2.1.

4.2.3. Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel de 1^{re} classe 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 au paragraphe 2.6 et qu'il justifie comme pilote aux commandes de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins six heures de vol aux instruments et six arrivées selon les règles de vol aux instruments.

Si l'intéressé ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques en vol exigées pour la délivrance de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion.

Les conditions de renouvellement de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion, dont les privilèges sont limités au vol à vue, sont celles de la licence de pilote professionnel.

4.3. Brevet et licence de pilote de ligne Avion.

4.3.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de ligne Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4, remplir les conditions suivantes :

- a) Etre âgé de vingt et un ans révolus ;
 b) Totaliser 1500 heures de vol décomptées conformément au paragraphe 8.2 et comprenant au moins :

- 250 heures en qualité de commandant de bord ou un total de 250 heures comprenant 150 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 ces fonctions de manière satisfaisante. Ce total de 250 heures devra comprendre au moins 25 heures de vol de nuit comportant vingt décollages et vingt atterrissages de nuit ;
- 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou en qualité de copilote ;
- 75 heures aux instruments pouvant comprendre au plus 25 heures effectuées au sol sur dispositifs d'un type homologué ;

c) Etre titulaire du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion et avoir été employé pendant deux ans au moins en cette qualité. Le candidat titulaire d'une licence de pilote professionnel de 1^{re} classe ne comportant pas la qualification de radiotéléphonie internationale doit obtenir cette qualification ;

d) Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète, sur un avion agréé par le jury des examens, une instruction conforme au programme de base fixé par arrêté ;

e) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 2.7, 2.8 et 2.9, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

- a) D'exercer l'ensemble des privilèges du pilote professionnel de 1^{re} classe Avion ;
- b) D'exercer dans le transport aérien commercial les fonctions de commandant de bord :
- à partir de vingt-trois ans, sur les parcours de catégorie C, sous réserve de justifier d'un minimum de deux ans d'ancienneté dans le transport aérien commercial ;
 - à partir de vingt-cinq ans, sur les parcours de catégorie A et B, sous réserve de totaliser dans le transport aérien commercial un minimum de 2000 heures de vol et trois ans d'ancienneté ;

4.3.3. Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de ligne 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 au paragraphe 2.6, et qu'il justifie comme pilote aux commandes de l'accomplissement dans les six mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins six heures de vol aux instruments et six arrivées selon les règles de vol aux instruments.

Si l'intéressé ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote de ligne.

4.4. Brevet et licence de pilote professionnel Hélicoptère.

4.4.1. Conditions de délivrance.

4.4.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel Hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4, remplir les conditions suivantes :

- a) Etre âgé de dix-huit ans révolus ;
- b) Totaliser au moins 150 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère ou 100 heures s'il a suivi, d'une manière satisfaisante et complète, un enseignement homologué. Les chiffres ci-dessus peuvent être ramenés respectivement à 130 et 90 lorsque le candidat possède la licence de pilote privé Avion et à 90 et 70 lorsqu'il possède la licence de pilote professionnel Avion ou une licence supérieure. Ces temps de vol doivent comprendre au moins 35 heures en qualité de pilote commandant de bord d'hélicoptère et 10 de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord d'hélicoptère ;
- c) Etre titulaire d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications ;
- d) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

4.4.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence de pilote professionnel Hélicoptère par équivalence.

Pour obtenir le brevet de pilote professionnel Hélicoptère, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre titulaire d'un des brevets militaires français désignés ci-dessous :
- brevet de pilote d'hélicoptère deuxième degré de l'armée de l'air ;
 - brevet de pilote d'hélicoptère deuxième degré de l'aéronautique navale ;
 - brevet d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (A. L. A. T.) (aptitude Hélicoptère) ;
 - brevet de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (aptitude Hélicoptère).

b) Etre titulaire d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications.

Pour obtenir la licence, le candidat doit remplir les conditions de renouvellement de cette licence précisée au sous-paragraphe 4.4.3 ci-dessous.

4.4.2. Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 2.7, 2.8 et 2.9, la licence de pilote professionnel Hélicoptère permet à son titulaire d'exercer :

- a) Tous les privilèges du pilote privé Hélicoptère ;
- b) Les fonctions de copilote d'hélicoptère dans le transport aérien commercial et les fonctions de commandant de bord sur tout hélicoptère effectuant une opération de travail aérien rémunérée ;
- c) A partir de vingt et un ans révolus, les fonctions de commandant de bord sur tout hélicoptère effectuant un transport aérien commercial et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 5,7 tonnes ; 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.

4.4.3. Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel 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 au paragraphe 2.6 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 instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote professionnel Hélicoptère.

4.5. Brevet et licence de pilote de ligne Hélicoptère.

4.5.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de ligne Hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4, remplir les conditions suivantes :

- a) Etre âgé de vingt et un ans révolus ;
- b) Totaliser 1200 heures de vol sur hélicoptère décomptées conformément au paragraphe 8.2 et comprenant au moins :

- 250 heures en qualité de commandant de bord sur hélicoptère ou un total de 150 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 sur hélicoptère 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 250 heures devra comprendre au moins 25 heures de vol de nuit comportant vingt-cinq décollages et vingt-cinq atterrissages de nuit ;
- 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou en qualité de copilote sur hélicoptère ;
- 50 heures de vol aux instruments pouvant comprendre au plus vingt heures de vol sous capote sur hélicoptère.

c) Etre titulaire de la qualification de vol aux instruments définie au paragraphe 6.3 ;

d) Etre titulaire d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications ;

e) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

4.5.2. Privilège du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 2.7, 2.8 et 2.9, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

- a) D'exercer l'ensemble des privilèges de pilote professionnel Hélicoptère ;
- b) D'exercer dans le transport aérien commercial les fonctions de commandant de bord :
- à partir de vingt-trois ans sur les hélicoptères de masse inférieure ou égale à 9,070 tonnes ;
 - à partir de vingt-cinq ans sur les hélicoptères de masse supérieure à 9,070 tonnes, sous réserve de totaliser un minimum de 2500 heures de vol sur hélicoptère et trois ans d'ancienneté. Toutefois, si le candidat est titulaire d'un brevet de pilote d'avion, les conditions d'expérience exigées pourront être les suivantes : 1500 heures de vol sur hélicoptère au minimum, le complément de 1000 heures pouvant être remplacé par des heures de vol sur avion affectées du coefficient 0,5.

4.5.3. Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de ligne 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 au paragraphe 2.6 et qu'il justifie comme pilote aux commandes de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins six heures de vol aux instruments et de six arrivées selon les règles de vol aux instruments.

Si l'intéressé ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant

sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence de pilote de ligne Hélicoptère.

CHAPITRE V

BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES PILOTES

5.1. Brevet et licence de navigateur.

5.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de navigateur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4., remplir les conditions suivantes :

- a) Être âgé de vingt et un ans révolus ;
- b) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :
 - totaliser 200 heures d'expérience en vol de la navigation aérienne, dont au moins 50 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 100 heures d'expérience en vol de la navigation aérienne, dont au moins 50 de nuit ;
 - fournir la preuve qu'il a déterminé de façon satisfaisante sa position en vol à l'aide de relevés astronomiques au moins vingt-cinq fois de jour et vingt-cinq fois de nuit et pratiqué effectivement d'autres moyens de navigation aérienne, dont la radio-akhimétrie ;

- c) Justifier avoir suivi, d'une manière satisfaisante et complète, un enseignement homologué ;
- d) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

5.1.2. Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 2.7., le titulaire de la licence de navigateur peut exercer les fonctions de navigateur à bord de tout aéronef effectuant un parcours quelconque.

5.1.3. 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 au paragraphe 2.6., 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 instructeur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de navigateur.

5.2. Brevet et licence de mécanicien navigant.

Le brevet et la licence de mécanicien navigant sont accompagnés de l'une ou des deux mentions suivantes :

- avions à turbines ;
- avions à moteurs à pistons.

5.2.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de mécanicien navigant, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4., remplir les conditions suivantes :

- a) Être âgé de vingt et un ans révolus ;
- b) Satisfaire aux épreuves théoriques fixées par arrêté et obtenir à l'issue de celles-ci, outre le certificat d'aptitude A, le certificat d'aptitude B1 pour les candidats à la mention « Avions à turbines » ou le certificat d'aptitude B2 pour les candidats à la mention « Avions à moteurs à pistons » ;
- c) Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant une instruction au sol et en vol ;
- d) Avoir suivi de manière satisfaisante un entraînement comportant une initiation au vol aux instruments et à la navigation sur un dispositif d'un type homologué et une initiation à la pratique de la radiotéléphonie ;
- e) Être titulaire d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications ;
- f) Totaliser 100 heures de vol en qualité de mécanicien à bord ou de stagiaire ;
- g) Satisfaire aux épreuves complémentaires de langue anglaise et de lecture au son et aux épreuves pratiques fixées par arrêté.

Les mécaniciens navigants déjà titulaires du brevet et de la licence portant l'une des deux mentions visées ci-dessus doivent, pour acquérir l'autre mention, obtenir le certificat d'aptitude B1 ou B2 selon le cas, avoir suivi un stage de qualification sur un des appareils correspondant à la mention désirée et subi avec succès un test de qualification devant un examinateur agréé par le jury d'examen.

5.2.2. Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes 2.7. et 2.8., le titulaire de la licence de mécanicien navigant peut exercer les fonctions de mécanicien de bord des aéronefs correspondant à la ou aux mentions portées sur sa licence et sur tous parcours. Le mécanicien peut en outre être associé à l'exercice de la fonction télécommunications et de la fonction navigation, dans le cadre de la répartition des tâches à bord du personnel navigant technique.

5.2.3. 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 au paragraphe 2.6 et 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 instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques en vol exigées pour la délivrance du brevet de mécanicien navigant.

5.2.4. Qualification de type.

Les qualifications de type sont délivrées par les autorités habilitées à cet effet et après examen satisfaisant des candidats par les instructeurs définis au paragraphe 7.1. 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.

5.3. Brevet et licence de radionavigant.

5.3.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de radionavigant, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4., remplir les conditions suivantes :

- a) Être âgé de vingt et un ans révolus ;
- b) Être titulaire du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de première ou de deuxième classe à bord des stations mobiles, délivré par l'administration des postes et télécommunications ;
- c) Totaliser 200 heures de vol en qualité d'opérateur radiotélégraphiste à bord d'un aéronef, notamment en qualité de stagiaire, ou 100 heures s'il justifie avoir suivi, de manière satisfaisante et complète, un enseignement homologué ;
- d) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

5.3.2. Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 2.7., le titulaire de la licence de radionavigant et du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de première classe susvisé peut exercer les fonctions de radionavigant sur tous aéronefs et sur tous parcours.

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 2.7., le titulaire de la licence de radionavigant et du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de deuxième classe susvisé peut exercer les fonctions de radionavigant sur tous aéronefs et sur tous parcours inférieurs à 1200 milles marins ; cette dernière restriction sera levée lorsque l'intéressé aura obtenu le certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de première classe ou lorsqu'il justifiera de 1500 heures de vol en qualité de radionavigant dans le transport aérien commercial.

5.3.3. 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 au paragraphe 2.6 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.

CHAPITRE VI

QUALIFICATIONS DE PILOTES AUTRES QUE CELLES D'INSTRUCTEUR

6.1. Qualification de type.

Les qualifications de type sont délivrées par les autorités habilitées à cet effet et après examen satisfaisant des candidats par les instructeurs définis au paragraphe 7.1. 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.

6.2. Qualification de vol aux instruments Avion.

6.2.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol aux instruments Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4., remplir les conditions suivantes :

- a) Être âgé de dix-neuf ans révolus ;
- b) Être titulaire d'une licence de pilote d'avion ;
- c) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :

- totaliser 150 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord avion, dont 50 heures de vol sur campagne ;
- Ce total de 150 heures de vol est ramené à 100 heures si ces heures de vol sont effectuées en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué particulier défini par le ministre chargé de l'aviation civile et préparant au brevet et à la licence de pilote professionnel Avion et à la qualification de vol aux instruments ;
- totaliser 50 heures de vol aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre au plus 10 heures aux instruments

au sol ; dans ce total, 25 heures de vol au minimum doivent être effectuées sur avion et 15 heures peuvent être remplacées par 30 heures de vol aux instruments accomplies sur hélicoptère ;

— totaliser 5 heures de vol de nuit comprenant dix décollages et dix atterrissages pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes ;

d) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant un entraînement au vol de nuit ; toutefois les candidats titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité, délivrée par un Etat étranger signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, à se présenter aux épreuves pratiques en vol à l'issue d'un stage approprié défini par le jury d'examen en fonction du résultat d'un contrôle d'évaluation effectué par un instructeur agréé.

En outre, les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère en état de validité ne sont assujettis qu'à un stage réduit portant uniquement sur les particularités du vol aux instruments sur avion ;

e) Satisfaire à une épreuve théorique et des épreuves pratiques fixées par arrêté. Les candidats titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe avion sont dispensés de l'épreuve théorique ;

f) Une qualification de vol aux instruments obtenue à titre de pilote privé ne peut être reportée sur une licence de pilote professionnel qu'après examen en vol satisfaisant passé devant un examinateur.

6.2.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de la licence et des qualifications de type qu'il détient, la qualification de vol aux instruments permet à son titulaire d'effectuer des vols en utilisant les règles de vol aux instruments.

6.2.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol aux instruments est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que le pilote intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vol aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les trois mois précédant la demande de renouvellement. Il peut être confondu avec un des contrôles périodiques imposés par la réglementation du transport aérien.

Dans tous les cas une attestation de contrôle est délivrée par l'instructeur qui mentionne également ce contrôle sur le carnet de vol du pilote intéressé.

Toutefois, la qualification de vol aux instruments apposée sur la licence du pilote professionnel est renouvelée aux titulaires d'une licence de pilote d'essai ou de réceptions non limitée au vol à vue, en état de validité, s'ils remplissent, lors de la demande de renouvellement, les conditions d'expérience récente prévues au paragraphe 2.10.

6.3. Qualification de vol aux instruments Hélicoptère.

6.3.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

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

- a) Etre âgé de dix-neuf ans révolus ;
- b) Etre titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère ;
- c) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :

— totaliser 150 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord hélicoptère dont 50 heures de vol sur campagne ;

— totaliser 50 heures de vol aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre au plus 10 heures aux instruments au sol ; dans ce total 25 heures de vol au minimum doivent avoir été effectuées sur hélicoptère et 15 heures de vol peuvent être remplacées par 30 heures de vol aux instruments accomplies sur avion ;

— totaliser 5 heures de vol de nuit, comprenant dix décollages et dix atterrissages, pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes ;

d) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage d'instruction homologué comprenant un entraînement au vol de nuit ; toutefois, les candidats titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité, délivrée par un Etat étranger signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, à se présenter aux épreuves pratiques en vol à l'issue d'un stage approprié défini par le jury d'examen, en fonction du résultat d'un contrôle d'évaluation effectué par un instructeur agréé.

En outre, les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments Avion en état de validité ne sont assujettis qu'à un stage réduit portant uniquement sur les particularités du vol aux instruments sur hélicoptère ;

e) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté ;

f) Une qualification de vol aux instruments obtenue à titre de pilote privé ne peut être reportée sur une licence de pilote professionnel qu'après examen en vol satisfaisant passé devant un examinateur.

6.3.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

La qualification de vol aux instruments permet à son titulaire d'exercer les fonctions de copilote ou de commandant de bord sur tout hélicoptère 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.

6.3.3. Renouvellement de la qualification

La qualification de vol aux instruments est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que le pilote intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vol aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les trois mois précédant la demande de renouvellement. Il peut être confondu avec un des contrôles périodiques imposés par la réglementation du transport aérien. Dans tous les cas une attestation de contrôle est délivrée par l'instructeur qui mentionne également ce contrôle sur le carnet de vol du pilote intéressé.

Toutefois, la qualification de vol aux instruments apposée sur la licence de pilote professionnel est renouvelée aux titulaires d'une licence de pilote d'essais ou de réceptions hélicoptère non limitée au vol à vue, en état de validité, s'ils remplissent, lors de la demande de renouvellement, les conditions d'expérience récente prévues au paragraphe 2.10.

6.4. Qualification vol de nuit Avion (réservé).

6.5. Qualification vol de nuit Hélicoptère.

6.5.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

6.5.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit Hélicoptère le candidat doit remplir les conditions suivantes :

a) Etre titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère ;

b) Avoir effectué au moins 150 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère ;

c) Avoir effectué au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur hélicoptère ; dans ce total 5 heures peuvent être remplacées par 5 heures d'instruction sur avion ou par 10 heures au sol sur dispositifs d'un type agréé ;

d) Avoir effectué au moins 5 heures de vol de nuit sur hélicoptère ;

e) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une instruction théorique et pratique en vol dont le programme de base est défini par arrêté ;

f) Avoir effectué cinq décollages et cinq atterrissages de nuit comme pilote seul à bord dont trois au moins sur hélicoptère ;

g) Avoir effectué en double commande trois voyages de nuit d'au moins 50 milles nautiques chacun sur trois parcours différents, à des dates différentes ;

h) Satisfaire à des épreuves théorique et pratique fixées par arrêté.

Toutefois, le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments Avion en état de validité ou de la qualification de vol de nuit Avion n'ont à satisfaire qu'au contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la qualification de vol de nuit Hélicoptère.

6.5.1.2. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification par équivalence.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit Hélicoptère par équivalence, le candidat doit être titulaire de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère en état de validité.

6.5.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de sa licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol de nuit est habilité à effectuer des vols de nuit en conditions de vol à vue.

6.5.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol de nuit est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

6.6. Qualification de radiotéléphonie internationale.

6.6.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie internationale, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

a) Etre titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ainsi que d'un certificat de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes et télécommunications ;

b) Satisfaire à des épreuves fixées par arrêté.

6.6.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

La qualification de radiotéléphonie internationale permet à son titulaire d'assurer à bord de tout aéronef et sur tout itinéraire les communications radiotéléphoniques dans la langue anglaise.

6.6.3. Conditions de renouvellement de la qualification.

La qualification de radiotéléphonie internationale est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle est attachée.

6.7. Qualification Montagne.

6.7.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification Montagne, le candidat doit :

- a) Être titulaire d'une licence de pilote d'avion ;
- b) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une formation de vol en montagne dispensée par un instructeur habilité conformément à un programme de base défini par arrêté ;
- c) Satisfaire à des épreuves au sol et en vol fixées par arrêté.

6.7.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de sa licence de pilote d'avion et des qualifications de type qu'il détient, la qualification Montagne permet à son titulaire d'effectuer des atterrissages et des décollages sur des aéroports enneigés ou non selon que sa qualification comporte ou non l'extension Neige.

6.7.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification Montagne est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence de pilote à laquelle elle est attachée.

CHAPITRE VII**QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR****7.1. Qualifications d'instructeur.**

Tout détenteur d'une licence de personnel navigant, 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, 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.

Les candidats aux fonctions d'instructeur et d'instructeur adjoint pour les licences de pilote professionnel de première classe, de pilote de ligne et de mécanicien navigant devront obligatoirement avoir suivi un stage d'instruction homologué.

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 civile et composée comme suit :

- trois représentants du ministre chargé de l'aviation civile dont le président de la commission ;
- trois représentants des organismes les plus représentatifs des personnels navigants dont il s'agit ;
- trois 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 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.

Elle sont renouvelables par périodes de même durée après consultation de la commission compétente.

CHAPITRE VIII**CARNET DE VOL ET DÉCOMPTÉ DU TEMPS DE VOL****8.1. Carnet de vol.**

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 au paragraphe 2.3 sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue. Les temps de vol doivent être inscrits régulièrement après exécution de chaque vol.

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. L'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés sur son carnet sont exacts.

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

8.2.1. 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.

8.2.2. Le temps de vol en double commande est compté intégralement.

8.2.3. Le titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une licence de pilote professionnel de 1^{re} classe, qui, placé sous les ordres d'un pilote commandant de bord à titre de copilote, remplit les fonctions de premier pilote manœuvrant effectivement les commandes, a le droit de faire porter à son crédit la totalité du temps de vol, accompli en cette qualité, jusqu'à concurrence de 300 heures au fins de l'obtention de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe et de 500 heures au fins de l'obtention de la licence de pilote de ligne.

8.2.4. Tout pilote a le droit de faire porter à son crédit 50 p. 100 du temps de vol accompli en qualité de copilote sur un aéronef où la présence d'un copilote est normalement obligatoire ; le temps de vol ainsi décompté par le titulaire d'une licence de pilote privé ne pourra pas toutefois être supérieur à 50 heures aux fins de l'obtention d'une licence de pilote professionnel.

CHAPITRE IX**DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

9.1. Limitation des privilèges des titulaires de licence de pilote de ligne Hélicoptère obtenus en application de l'article 9 de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne Hélicoptère.

Les licences de pilote de ligne Hélicoptère obtenues par application de l'article 9 de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 ne sont valables pour le vol aux instruments IFR que si l'intéressé est titulaire d'une qualification de vol aux instruments pour hélicoptère.

9.2. Privilèges des titulaires d'une licence de mécanicien navigant obtenue avant le 1^{er} janvier 1971 ou obtenue avant le 1^{er} janvier 1973 en application de l'article 2 de l'arrêté du 11 mars 1971 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Les titulaires des licences mentionnées ci-dessus ne sont admis à exercer les privilèges de la licence de mécanicien navigant figurant dans la deuxième phrase du sous-paragraphe 5.2.2 que s'ils remplissent les conditions fixées aux sous-paragraphe 5.2.1 (d) et 5.2.1 (e).

9.3. Extension radio internationale et qualification de radiotéléphonie internationale.

Les navigants titulaires d'une licence professionnelle de membre d'équipage de conduite comportant la mention « Extension radio internationale » bénéficient des mêmes privilèges que les titulaires de la qualification de radiotéléphonie internationale et obtiennent de plein droit cette qualification.

Arrêté ministériel du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) (J.O. R.F. des 7 et 8 septembre 1981, page 8082 à 8089).

Le ministre d'Etat, ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 99-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 23 janvier 1978 modifié fixant les conditions d'aptitude physique et mentale pour l'obtention des brevets, licences et qualifications du personnel navigant ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 abrogeant l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile et les arrêtés modificatifs,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement des brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ainsi qu'aux privilèges attachés à ces différents titres sont définies en annexe au présent arrêté.

Art. 2. — L'arrêté du 15 mars 1973 portant création d'un brevet et d'une licence de pilote de ballon libre ainsi que de qualifications est abrogé.

Art. 3. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 31 juillet 1951.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
C. ABRAHAM.

ANNEXE

CHAPITRE I^{er}

TERMINOLOGIE

1.1. Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

Ascension : ensemble des opérations comprenant l'envol, le vol et l'atterrissage du ballon.

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

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.

Catégorie d'aéronef : classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, planeur, giravion et ballon libre.

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

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.

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 chargé de l'aviation civile.

Examinateur habilité : personne désignée par le ministre chargé de l'aviation civile pour faire subir aux candidats l'une ou plusieurs des épreuves des examens théoriques et pratiques prévus par le présent arrêté.

Instructeur habilité : instructeur possédant la ou les qualifications prescrites pour délivrer une instruction ou effectuer un contrôle.

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.

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.

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.

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.

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

Stagiaire : détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par un instructeur qualifié sur la liste d'équipage comme pilote à l'embarquement.

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

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.

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. S'il s'agit d'un aérostat, le temps de vol commence au moment où l'appareil quitte l'aire du décollage.

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

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

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

CHAPITRE II

RÈGLES GÉNÉRALES

2.1. Rôle.

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, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre 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.

2.2. Brevets et licences.

Les différents brevets et licences des membres non professionnels d'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre sont les suivants :

- brevet et licence de pilote de planeur ;
- brevet et licence de pilote privé Avion ;
- brevet et licence de pilote privé Hélicoptère ;
- brevet et licence de pilote de ballon libre.

Une décision du ministre chargé de l'aviation civile définit les modèles des brevets et licences mentionnés dans le présent paragraphe.

2.3. Conditions médicales.

Les candidats aux brevets, licences et qualifications définis par le présent arrêté doivent être détenteurs d'un certificat d'aptitude physique justifiant qu'ils satisfont aux conditions médicales fixées par arrêté du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile.

Pour le renouvellement d'une licence de pilote privé Avion ou Hélicoptère, ou le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments, le certificat d'aptitude physique vient à expiration le dernier jour du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Pour le renouvellement d'une licence de pilote de planeur ou de pilote de ballon libre, le certificat d'aptitude physique vient à expiration le dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi. Toutefois, en ce qui concerne les pilotes de planeur âgés de plus de cinquante-cinq ans, la validité du certificat d'aptitude est ramenée à celle fixée à l'alinéa précédent.

2.4. Conditions d'admission aux épreuves pratiques.

Les candidats aux brevets et licences du personnel navigant ainsi qu'aux qualifications de vol aux instruments 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 doivent en outre être présentés par un instructeur qui certifie que les candidats possèdent le niveau de la licence ou de la qualification recherchée.

Ils peuvent se présenter aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol avant d'avoir satisfait aux autres conditions fixées par le présent arrêté pour chacun de ces titres.

La validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques est fixée, sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président des jurys d'examens :

- à deux ans pour les brevets et licences de pilote de planeur, de pilote privé Avion et de pilote privé Hélicoptère ;
- à trois ans pour les qualifications de vol aux instruments.

Les candidats ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir accompli le nombre d'heures de vol exigé. Toutefois, ceux qui ont suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué peuvent être admis à subir les épreuves pratiques en vol à l'issue de l'enseignement homologué avant d'avoir accompli la totalité des heures de vol prescrites.

Les brevets et licences ainsi que les qualifications de vol aux instruments ne sont délivrés qu'au moment où les candidats remplissent l'ensemble des conditions fixées pour chacun de ces titres.

2.5. Validité du certificat d'aptitude physique et de la licence.

La durée de validité d'une licence ne peut excéder la durée de validité du certificat d'aptitude physique correspondant, sauf exceptions prévues éventuellement par l'arrêté visé au paragraphe relatif aux conditions médicales.

2.6. Inaptitude temporaire.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale, même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

2.7. Privilèges particuliers.

2.7.1. Utilisation de la radiotéléphonie.

Sous réserve de la possession, s'il y a lieu, d'un des certificats délivrés par l'administration des postes et télécommunications pour autoriser un navigant à utiliser à bord d'un aéronef un moyen de télécommunication, tout détenteur d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre est habilité à assurer à bord de tout aéronef les communications radiotéléphoniques dans les espaces aériens ou la langue française est utilisée en conditions VFR, ou en conditions IFR s'il en possède la qualification correspondante.

Le détenteur d'une licence de pilote privé Avion ou Hélicoptère est habilité à utiliser la radiotéléphonie en langue anglaise dans les espaces aériens dans lesquels les liaisons radio-

téléphoniques en langue anglaise sont nécessaires s'il a satisfait à l'épreuve de radiotéléphonie correspondante.

2.8. Qualifications.

Des qualifications s'appliquant aux circonstances de vol sont exigées des navigateurs dont la licence ne comporte pas l'exercice des privilèges correspondant à ces circonstances.

2.8.1. Qualifications de type.

Des qualifications de type d'aéronef sont exigées des pilotes. En ce qui concerne les aéronefs pour lesquels la certification prévoit un équipage minimal comprenant au moins deux pilotes, elles comportent, suivant les fonctions exercées, les degrés ci-après :

- pilote commandant de bord ;
- copilote.

2.8.2. Qualification de vol aux instruments (IFR).

Une qualification de vol aux instruments est obligatoire pour habiliter le pilote privé Avion ou Hélicoptère à effectuer des vols en utilisant les règles de vol aux instruments.

2.8.3. Qualification d'instructeur.

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

2.8.4. Qualification Montagne.

Une qualification Montagne est obligatoire pour habiliter le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces. Cette qualification comporte une extension Neige obligatoire pour utiliser les altisurfaces enneigées.

2.8.5. Qualification de vol de nuit Avion.

Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habiliter le pilote privé Avion non titulaire de la qualification de vol aux instruments à effectuer des vols de nuit entre deux aérodromes en conditions de vol à vue.

2.8.6. Qualification de vol de nuit Hélicoptère.

Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habiliter le pilote d'hélicoptère non titulaire de la qualification de vol aux instruments à effectuer des vols de nuit entre deux aérodromes ou hélisurfaces en conditions de vol à vue.

2.8.7. Qualification Ascension de nuit.

Une qualification Ascension de nuit est obligatoire pour habiliter le pilote de ballon libre à effectuer des ascensions de nuit.

2.9. Conditions d'expérience récente.

Le titulaire d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de pilote privé Avion ou Hélicoptère ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un aéronef transportant des passagers s'il n'a effectué dans les quatre-vingt dix jours précédents au moins trois décollages et trois atterrissages complets au cours desquels il aura effectivement manœuvré seul les commandes, sur un aéronef de même catégorie et, lorsqu'une qualification de type est exigée de même type.

Le titulaire d'une licence de pilote privé Avion ou Hélicoptère, et de la qualification de vol aux instruments correspondante, ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un avion ou d'un hélicoptère en conditions de vol aux instruments, si dans les six mois précédents il n'a effectué au moins six heures de vol dont trois au moins sur un aéronef de même catégorie et six approches selon les règles de vol aux instruments ou s'il n'a satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité sur un aéronef de même catégorie. Ce contrôle est mentionné par l'instructeur sur le carnet de vol de l'intéressé.

Le titulaire d'une licence de pilote privé Avion ou Hélicoptère, et de la qualification de vol de nuit correspondante ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un avion ou d'un hélicoptère transportant des passagers en vol de nuit s'il n'a effectué, dans les six mois précédents, au moins cinq décollages et cinq atterrissages complets de nuit au cours desquels il aura effectivement manœuvré seul les commandes sur un aéronef de même catégorie.

2.10. Validation de licences étrangères.

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 III

STAGIAIRE

3.1. Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol, seul à bord de sa spécialité, 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 :

- a) Etre âgé de quinze ans révolus ;
- b) Satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale exigées pour l'obtention du brevet envisagé, prévues au paragraphe sur les conditions médicales.

La carte de stagiaire de pilote est valable cinq ans, sous réserve de la production suivant la périodicité fixée pour chaque licence d'un certificat médical justifiant du maintien d'aptitude physique et mentale exigée pour chaque activité.

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 IV

BREVETS ET LICENCES DE PILOTES

4.1. Brevet et licence de pilote de planeur.

4.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de planeur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre âgé de seize ans révolus ;
- 2° Avoir suivi un entraînement en vol comportant au minimum :
 - huit heures de vol d'instruction en double commande soit sur planeur, soit sur avion et planeur sans que dans ce dernier cas le nombre d'heures de vol sur planeur puisse être inférieur à quatre ; pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère, les heures de vol d'instruction en double commande peuvent être limitées à trois heures sur planeur ;
 - deux heures de vol comportant un vol d'une durée d'une heure au moins comme pilote seul à bord ;
 - vingt atterrissages sur planeur dont dix comme pilote seul à bord ;
- 3° Satisfaire à une épreuve théorique et à une épreuve pratique en vol fixées par arrêté.

4.1.2. Privilèges de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes relatifs à l'aptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire :

- 1° De piloter tout planeur en vol local sans transporter de passagers. Pour voler sur la campagne, le pilote doit y être autorisé par un instructeur habilité après avoir suivi l'instruction nécessaire appropriée. Mention de cette autorisation est inscrite par l'instructeur habilité sur le carnet de vol de l'intéressé ;
- 2° D'exercer les fonctions de commandant de bord sur tout planeur transportant des passagers sous réserve d'avoir accompli cinquante heures de vol comme pilote commandant de bord depuis l'obtention de la licence et d'avoir satisfait à un contrôle en vol d'un instructeur habilité qui mentionne ce contrôle sur le carnet de vol de l'intéressé.

4.1.3. Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de planeur est valable vingt-quatre mois. Elle est renouvelée par période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique exigées et justifie de l'accomplissement dans les douze mois précédant la demande de renouvellement de cinq heures de vol en qualité de pilote de planeur. La moitié du temps de vol effectué en qualité de pilote commandant de bord d'avion ou d'hélicoptère 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 de vol prescrit, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote de planeur.

4.2. Brevet et licence de pilote privé Avion.

4.2.1. Conditions de délivrance.

4.2.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre âgé de dix-sept ans révolus ;
- 2° Avoir suivi la formation au sol et en vol définie par arrêté ;
- 3° Avoir suivi un entraînement en vol sur avion comportant au minimum :
 - vingt-cinq heures (vingt-deux heures pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote de planeur ou d'hélicoptère) de vol d'instruction en double commande ;
 - quinze heures (dix heures pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote de planeur ou d'hélicoptère) de vol comme pilote seul à bord dont cinq heures au moins en voyage au cours desquelles doivent être effectuées trois étapes distinctes de plus de 50 milles marins terminées par un atterrissage avec arrêt complet ;
 - trois décollages et trois atterrissages complets comme pilote seul à bord sur un aérodrome contrôlé ;
 - lorsque la situation géographique du lieu ne permet pas

au candidat d'effectuer les vols de voyage seul à bord stipulés ci-dessus sans survols maritimes qui l'entraîneraient à plus de 10 milles marins de la côte la plus proche ou sans survols de régions inhospitalières, des conditions requises particulières sont définies par l'autorité aéronautique responsable de la délivrance des brevets et licences.

4° Avoir satisfait à un examen au sol et en vol défini par arrêté. L'examen en vol comporte une épreuve de radiotéléphonie en langue française et éventuellement en langue anglaise.

4.2.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence par équivalence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé Avion, par équivalence, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre titulaire d'un des brevets de pilote ci-dessous désignés :
 - brevet militaire de pilote d'avion 1^{er} degré ;
 - brevet militaire de pilote d'avion 2^e degré (armée de l'air) ;
 - brevet de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (1^{er} et 2^e degré) ;
 - brevet d'observateur, pilote de l'aviation légère de l'armée de terre ;
 - brevet élémentaire de pilote de l'aéronautique navale ;
 - brevet supérieur de pilote de l'aéronautique navale ;
 - brevet de pilote professionnel Avion ;
 - brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe ;
 - brevet de pilote de ligne Avion ;
 - brevet de pilote des corps techniques de l'aéronautique ;
 - brevet de pilote des corps techniques de la navigation aérienne.

2° Justifier de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande, d'au moins cinq heures de vol en qualité de pilote commandant de bord. Si le candidat ne remplit pas cette condition, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé Avion.

4.2.2. Privilèges du titulaire de la licence.

a) Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes relatifs à l'aptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente, ainsi que des conditions spécifiées aux alinéas b, c, d suivants, la licence de pilote privé Avion permet à son titulaire d'exercer sans rémunération les fonctions de commandant de bord ou de copilote sur tout avion transportant ou non des passagers ou du fret, qui n'est pas exploité contre rémunération.

Le titulaire d'une licence de pilote privé peut exercer ses privilèges dans le cadre de sa profession sous réserve que le vol ne soit qu'accessoire à l'exercice de cette profession et que l'avion ne transporte pas de passagers ou de fret contre rémunération.

Un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers.

b) Pour effectuer des remorquages de planeur, des largages de parachutistes et pratiquer la voltige, le pilote privé Avion devra avoir reçu une formation particulière suivant des modalités prescrites par instruction ministérielle.

c) Les privilèges du titulaire d'une licence délivrée en vertu du dernier alinéa du paragraphe 4.2.1.1 (3°) à un candidat n'ayant pas satisfait à toutes les conditions normalement exigées pour la délivrance du brevet et de la licence, sont limités à l'espace aérien correspondant ; cette limitation est levée lorsque le titulaire a effectué les vols de voyage seul à bord stipulés au paragraphe 4.2.1.1 (3°) et satisfait à un contrôle portant sur un vol de navigation.

d) Le titulaire d'une licence de pilote privé Avion qui n'aura pas satisfait à l'épreuve de radiotéléphonie en langue anglaise prévue au paragraphe 4.2.1.1 (4°) ne pourra pas exercer les privilèges énumérés ci-dessus, dans les espaces aériens dans lesquels des liaisons radiotéléphoniques en langue anglaise sont nécessaires.

4.2.3. Renouvellement de la licence.

Sous réserve des conditions de validité du certificat d'aptitude physique, la licence de pilote privé Avion est valable douze mois. Elle peut être renouvelée si l'intéressé justifie de l'accomplissement dans les six mois précédant la demande de renouvellement de cinq heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'avion. La moitié du temps de vol effectué en qualité de pilote commandant de bord de planeur ou d'hélicoptère 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 instructeur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé Avion.

4.3. Brevet et licence de pilote privé Hélicoptère.

4.3.1. Conditions de délivrance.

4.3.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé Hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

1° Etre âgé de dix-sept ans révolus ;

2° Avoir suivi la formation au sol et en vol définie par arrêté ;

3° Avoir suivi un entraînement en vol sur hélicoptère comportant au minimum :

- quarante heures de vol d'instruction en double commande ou comme pilote seul à bord, ou trente-cinq heures s'il a suivi, de manière satisfaisante et complète, un enseignement homologué ;
- dix heures de vol comme pilote seul à bord dont trois heures au moins doivent avoir été effectuées en voyage et avoir donné lieu à un atterrissage en un point distant de plus de 25 milles marins du point de départ. Les dix heures de vol comme pilote seul à bord peuvent être comprises dans le total de quarante ou trente-cinq heures de vol spécifié à l'alinéa précédent.

Si le candidat est déjà titulaire de la licence élémentaire de pilote privé Avion, les chiffres ci-dessus peuvent être ramenés respectivement à trente et cinq, et si le candidat est déjà titulaire d'une licence de pilote d'avion à vingt-cinq et cinq ;

4° Avoir satisfait à un examen au sol et en vol défini par arrêté. L'examen en vol comporte une épreuve de radiotéléphonie en langue française et éventuellement en langue anglaise.

4.3.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence par équivalence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé Hélicoptère par équivalence le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre titulaire d'un des brevets de pilote d'hélicoptère ci-dessous désignés :
 - brevet de pilote professionnel Hélicoptère ;
 - brevet de pilote de ligne Hélicoptère ;
 - brevet militaire de pilote d'hélicoptère du 1^{er} degré ;
 - brevet militaire de pilote d'hélicoptère du 2^e degré ;
 - brevet d'observateur Pilote de l'aviation légère de l'armée de terre aptitude hélicoptère ;
 - brevet de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre aptitude hélicoptère ;

2° Justifier de l'accomplissement dans les six mois précédant la demande de délivrance par équivalence de la licence d'au moins trois heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère commandant de bord. Si le candidat ne remplit pas cette condition, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé Hélicoptère.

4.3.2. Privilèges du titulaire de la licence.

a) Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes relatifs à l'aptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente, la licence de pilote privé Hélicoptère permet à son titulaire d'exercer, sans rémunération, les fonctions de commandant de bord ou de copilote sur tout hélicoptère transportant ou non des passagers ou du fret qui n'est pas exploité contre rémunération.

Le titulaire d'une licence de pilote privé peut exercer ses privilèges dans le cadre de sa profession sous réserve que le vol ne soit qu'accessoire à l'exercice de cette profession et que l'hélicoptère ne transporte pas de passagers ou de fret contre rémunération.

Un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers.

b) Le titulaire d'une licence de pilote privé Hélicoptère qui n'aura pas satisfait à l'épreuve de radiotéléphonie en langue anglaise prévue au paragraphe 4.3.1.1 (4°) ne pourra pas exercer les privilèges énumérés ci-dessus dans les espaces aériens dans lesquels des liaisons radiotéléphoniques en langue anglaise sont nécessaires.

4.3.3. Renouvellement de la licence.

Sous réserve des conditions de validité du certificat d'aptitude physique exigées aux paragraphes 2.3 et 2.5, la licence de pilote privé Hélicoptère est valable douze mois. Elle peut être renouvelée si l'intéressé justifie de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, de trois heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'hélicoptère. S'il ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé Hélicoptère.

4.4. Brevet et licence de pilote de ballon libre.

Le brevet et la licence de pilote de ballon libre comportent au moins l'une des deux mentions suivantes :

- mention ballon libre à gaz ;
- mention ballon libre à air chaud.

4.4.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de ballon libre,

le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- a) Etre âgé de dix-sept ans révolus ;
- b) Avoir subi un entraînement sous le contrôle ou la direction d'un instructeur qualifié comportant :
 - pour le ballon libre à gaz : huit ascensions d'une durée totale d'au moins douze heures comprenant au moins une ascension en qualité de pilote jusqu'à une altitude de 2 000 mètres et deux ascensions seul à bord, d'une durée totale d'au moins deux heures ;
 - pour le ballon libre à air chaud : dix ascensions d'une durée totale d'au moins douze heures comprenant au moins une ascension en qualité de pilote jusqu'à une altitude de 1 000 mètres et deux ascensions seul à bord d'une durée totale minimale de deux heures ;
- c) Avoir satisfait à des épreuves au sol et en vol définies par arrêté portant sur le matériel, le pilotage, la navigation des ballons ainsi que sur des notions de météorologie et de réglementation de la circulation aérienne.

4.4.2. Privilèges du titulaire de la licence.

La licence de pilote de ballon libre permet à son titulaire d'exercer les fonctions de commandant de bord sur tout ballon libre correspondant à la ou aux mentions portées sur sa licence et transportant ou non des passagers, sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à l'utilisation de la radiotéléphonie, à la qualification ascension de nuit et à la qualification d'instructeur.

4.4.3. Renouvellement de la licence.

Sous réserve des conditions de validité du certificat d'aptitude physique, la licence de pilote de ballon libre est valable vingt-quatre mois. Elle est renouvelée si l'intéressé justifie de l'accomplissement, dans les vingt-quatre mois précédant la demande de renouvellement, d'une ascension en qualité de pilote commandant de bord. S'il ne remplit pas cette condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote de ballon libre.

CHAPITRE V

BREVETS ET LICENCES DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES PILOTES

5.1. (Réservé).

CHAPITRE VI

QUALIFICATIONS DE PILOTES AUTRES QUE CELLES D'INSTRUCTEUR

6.1. Qualification de type.

Les qualifications de type sont délivrées par les autorités habilitées à cet effet et après examen satisfaisant des candidats par les instructeurs habilités. 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.

6.2 Qualification de vol aux instruments Avion.

La qualification de vol aux instruments Avion porte la mention « Radio nationale » ou « Extension radio internationale ».

6.2.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol aux instruments Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- a) Etre âgé de dix-neuf ans révolus ;
- b) Etre titulaire de la licence de pilote privé Avion ;
- c) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :
 - totaliser 150 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'avion dont 50 heures de vol sur campagne. Ce total de 150 heures de vol est ramené à 100 heures si ces heures de vol sont effectuées en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué particulier défini par le directeur général de l'aviation civile et préparant au brevet et à la licence de pilote professionnel Avion et à la qualification de vol aux instruments ;
 - totaliser 50 heures aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre au plus 10 heures au sol ; dans ce total, 25 heures de vol au minimum doivent être effectuées sur avion et 15 heures de vol peuvent être remplacées par 30 heures de vol aux instruments accomplies sur hélicoptère ;
 - totaliser 5 heures de vol de nuit comprenant 10 décollages et 10 atterrissages pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes ;
- d) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant un entraînement au

vol de nuit ; toutefois, les candidats titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité, délivrée par un Etat étranger signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, à se présenter aux épreuves pratiques en vol à l'issue d'un stage approprié défini par le jury d'examen en fonction du résultat d'un contrôle d'évaluation effectué par un instructeur agréé.

En outre, les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère en état de validité ne sont assujettis qu'à un stage réduit portant uniquement sur les particularités du vol aux instruments sur avion ;

- e) Satisfaire à une épreuve théorique et des épreuves pratiques fixées par arrêté. Les candidats titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel de première classe Avion sont dispensés de l'épreuve théorique.

6.2.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de la licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol aux instruments est habilité à effectuer des vols de jour ou de nuit en utilisant les règles de vol aux instruments ou les règles de vol à vue :

- soit dans les espaces aériens où la langue française est utilisée pour les liaisons air-sol, si elle porte la mention « Radio nationale » ;
- soit également dans les espaces aériens où la langue anglaise est utilisée pour les liaisons air-sol, si elle porte la mention « Extension radio internationale ».

6.2.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol aux instruments est valable douze mois. Elle est renouvelée par période de même durée sous réserve que le pilote intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vol aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les trois mois précédant la demande de renouvellement.

Une attestation de contrôle est alors délivrée par l'instructeur qui mentionne également ce contrôle sur le carnet de vol du pilote intéressé.

6.3. Qualification de vol aux instruments Hélicoptère.

La qualification de vol aux instruments Hélicoptère porte la mention « Radio nationale » ou « Extension radio internationale ».

6.3.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

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

- a) Etre âgé de dix-neuf ans révolus ;
 - b) Etre titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère ;
 - c) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :
 - totaliser 150 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord hélicoptère dont 50 heures de vol sur campagne ;
 - totaliser 50 heures aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre au plus 10 heures au sol ; dans ce total 25 heures de vol au minimum doivent avoir été effectuées sur hélicoptère et 15 heures de vol peuvent être remplacées par 30 heures de vol aux instruments accomplies sur avion ;
 - totaliser 5 heures de vol de nuit, comprenant dix décollages et dix atterrissages, pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes ;
 - d) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant un entraînement au vol de nuit ; toutefois, les candidats titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité, délivrée par un Etat étranger signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, à se présenter aux épreuves pratiques en vol à l'issue d'un stage approprié défini par le jury d'examen, en fonction du résultat d'un contrôle d'évaluation effectué par un instructeur agréé.
- En outre, les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments Avion en état de validité ne sont assujettis qu'à un stage réduit portant uniquement sur les particularités du vol aux instruments sur hélicoptère ;
- e) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

6.3.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de la licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère est habilité à effectuer des vols de jour ou de nuit en utilisant les règles de vol aux instruments ou les règles de vol à vue.

- soit dans les espaces aériens où la langue française est utilisée pour les liaisons air-sol, si elle porte la mention « Radio nationale » ;
- soit également dans les espaces aériens où la langue anglaise est utilisée pour les liaisons air-sol si elle porte la mention « extension radio internationale ».

6.3.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol aux instruments est valable douze mois. Elle est renouvelée par période de même durée, sous réserve que le pilote intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vol aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les trois mois précédant la demande de renouvellement. Une attestation de contrôle est alors délivrée par l'instructeur qui mentionne également ce contrôle sur le carnet de vol du pilote intéressé.

6.4. Qualification vol de nuit Avion.

6.4.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit Avion, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre titulaire de la licence de pilote privé Avion ;
- b) Avoir effectué au moins 100 heures de vol en qualité de pilote d'avion ;
- c) Avoir effectué au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur avion ;
- d) Avoir effectué au moins 5 heures de vol de nuit sur avion ;
- e) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une instruction théorique et pratique en vol, dont le programme de base est défini par arrêté ;
- f) Avoir effectué 5 décollages et 5 atterrissages complets de nuit comme pilote seul à bord ;
- g) Avoir effectué en double commande 3 voyages de nuit, sur 3 parcours différents, à des dates différentes ;
- h) Satisfaire à des épreuves théorique et pratique fixées par arrêté.

6.4.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de sa licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol de nuit est habilité à effectuer des vols de jour ou de nuit en conditions de vol à vue.

6.4.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol de nuit est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

6.5. Qualification vol de nuit Hélicoptère.

6.5.1. Conditions de délivrance.

6.5.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit (Hélicoptère), le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère ;
- b) Avoir effectué au moins 150 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère ;
- c) Avoir effectué au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur hélicoptère ; dans ce total, 5 heures peuvent être remplacées par 5 heures d'instruction sur avion ou par 10 heures au sol sur dispositifs d'un type agréé ;
- d) Avoir effectué au moins 5 heures de vol de nuit sur hélicoptère ;
- e) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une instruction théorique et pratique en vol dont le programme de base est défini par arrêté ;
- f) Avoir effectué 5 décollages et 5 atterrissages de nuit comme pilote seul à bord dont trois au moins sur hélicoptère ;
- g) Avoir effectué en double commande 3 voyages de nuit d'au moins 50 milles nautiques chacun sur trois parcours différents, à des dates différentes ;
- h) Satisfaire à des épreuves théoriques et pratique fixées par arrêté.

Toutefois, le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments Avion en état de validité ou de la qualification de vol de nuit Avion n'ont à satisfaire qu'au contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la qualification de vol de nuit hélicoptère.

6.5.1.2. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification par équivalence.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit hélicoptère par équivalence, le candidat doit être titulaire de la qualification de vol aux instruments hélicoptère en état de validité.

6.5.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de sa licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol de nuit est habilité à effectuer des vols de jour ou de nuit en condition de vol à vue.

6.5.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol de nuit est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

6.6. Qualification Ascension de nuit.

6.6.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification « ascension de nuit », le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre titulaire de la licence de pilote de ballon libre ;
- b) Avoir satisfait à une épreuve de radiotéléphonie ;
- c) Avoir effectué deux ascensions de nuit d'une durée moyenne de deux heures en qualité de pilote sous la responsabilité d'un instructeur possédant la qualification « ascension de nuit ». La justification des ascensions de nuit effectuées hors des territoires français dûment établie par une autorité aéronautique peut être retenue.

6.6.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Le titulaire de la qualification « ascension de nuit » peut effectuer de nuit des ascensions en qualité de pilote.

6.6.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification « ascension de nuit » est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

6.7. Qualification Montagne.

6.7.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification « montagne », le candidat doit :

- a) Etre titulaire d'une licence de pilote d'avion ;
- b) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une formation de vol en montagne dispensée par un instructeur habilité conformément à un programme de base défini par arrêté ;
- c) Satisfaire à des épreuves au sol et en vol fixées par arrêté.

6.7.2. Privilèges du titulaire de la qualification.

Dans la limite des privilèges de sa licence de pilote d'avion et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification « montagne » est habilité à effectuer des atterrissages et des décollages sur des altitudes enneigées ou non selon que sa qualification comporte ou non l'extension « neige ».

6.7.3. Renouvellement de la qualification.

La qualification « montagne » est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence de pilote à laquelle elle est attachée.

CHAPITRE VII

INSTRUCTEURS

7.1. Instructeurs de pilote de planeur.

7.1.1. Qualification d'instructeur stagiaire de pilote de planeur.

7.1.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification d'instructeur stagiaire de pilote de planeur, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre âgé de dix-huit ans révolus ;
- 2° Totaliser 200 heures de vol sur planeur et avoir acquis une expérience suffisante de la pratique du vol à voile définie par instruction ministérielle ;
- 3° Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué portant notamment sur les techniques de l'instruction au sol et en vol.

7.1.1.2. Privilèges de la qualification.

La qualification d'instructeur stagiaire de pilote de planeur permet à son titulaire de dispenser, sous la direction et le contrôle d'un instructeur, l'instruction en vol sur planeur aux élèves pilotes et aux pilotes de planeur en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur ainsi que de l'autorisation de vol sur la campagne prévue par le paragraphe relatif aux brevet et licence de pilote de planeur.

7.1.1.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur stagiaire de pilote de planeur est valable deux ans ; elle peut être renouvelée une fois pour une période de même durée.

7.1.2. Qualification d'instructeur de pilote de planeur.

7.1.2.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote de planeur, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre titulaire de la qualification d'instructeur stagiaire de pilote de planeur en état de validité et en avoir exercé pendant un an au moins les fonctions correspondantes ;
- 2° Justifier d'une expérience suffisante de l'instruction sur planeur définie par instruction ministérielle ;
- 3° Avoir suivi un stage de formation complémentaire.

7.1.2.2. Privilèges de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote de planeur permet à son titulaire de dispenser l'instruction en vol sur planeur aux élèves pilotes et aux pilotes de planeur en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur et de l'autorisation de vol sur la campagne.

Le titulaire de la qualification d'instructeur de pilote de planeur est habilité à certifier l'aptitude pratique des candidats au brevet de pilote de planeur, ainsi que celle des candidats au renouvellement de la licence de pilote de planeur lorsque les intéressés ne remplissent pas les conditions de renouvellement automatique de la licence. Il est également habilité à délivrer les autorisations de vol sur la campagne et de transport des passagers prévues par le paragraphe relatif au brevet et licence de pilote de planeur.

7.1.2.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote de planeur est valable deux ans. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé justifie du maintien de son aptitude à exercer les fonctions correspondantes.

7.2. Qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Avion.

7.2.1. Instructeurs de pilote privé Avion.

7.2.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Avion, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Totaliser 200 heures de vol sur avion ;

2° Avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué portant notamment sur les techniques de l'instruction au sol et en vol.

7.2.1.2. Privilèges de la qualification.

Le détenteur de la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Avion est habilité à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote privé Avion et des qualifications qu'elle comporte, sous la responsabilité et la direction d'un pilote titulaire de la qualification d'instructeur de pilote privé Avion.

Toutefois, pour donner l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une qualification, l'instructeur adjoint de pilote privé Avion doit en détenir les privilèges.

En outre, pour donner l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention de la qualification de vol de nuit ou de la qualification montagne, il doit satisfaire à des conditions supplémentaires fixées par les arrêtés relatifs à ces qualifications.

Enfin, pour donner l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une première qualification de type bimoteur, il doit être agréé par le ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par décision ministérielle.

7.2.1.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Avion est valable deux ans. Elle est renouvelable par période de même durée si les normes de renouvellement fixées de façon générale sur avis de la commission visée au 7.2.2.1 sont satisfaites. En cas contraire, elle peut être renouvelée après consultation de cette commission.

7.2.2. Qualification d'instructeur de pilote privé Avion.

7.2.2.1. Conditions de délivrance de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote privé Avion est délivrée après avis d'une commission désignée par le ministre chargé de l'aviation civile et composée comme suit :

- trois représentants du ministre chargé de l'aviation civile dont le président de la commission ;
- trois représentants des organismes les plus représentatifs des instructeurs de pilote privé Avion ;
- trois représentants des organismes ayant pour objet la formation des pilotes privés Avion.

7.2.2.2. Privilèges de la qualification.

Le détenteur de la qualification d'instructeur pilote privé Avion est habilité à donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote privé Avion et des qualifications qu'elle comporte.

Toutefois, pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une qualification, l'instructeur de pilote privé Avion doit en détenir les privilèges.

En outre, pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention de la qualification de vol de nuit ou de la qualification montagne, il doit satisfaire à des conditions supplémentaires fixées par les arrêtés relatifs à ces qualifications.

Pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une première qualification de type bimoteur, il doit être agréé par le ministre chargé de l'aviation civile dans des conditions fixées par décision ministérielle.

Par ailleurs, le détenteur de la qualification d'instructeur de pilote privé Avion est habilité dans la limite de sa licence et de ses qualifications à certifier l'aptitude des candidats à une qualification de type d'avion ainsi qu'au renouvellement d'une licence de pilote privé Avion et éventuellement des quali-

fications qu'elle comporte, lorsque les intéressés ne remplissent pas les conditions de renouvellement automatique de cette licence et de ses qualifications.

7.2.2.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote privé Avion est valable deux ans. Elle est renouvelable par période de même durée si les normes de renouvellement fixées de façon générale sur avis de la commission visée au paragraphe 7.2.2.1 sont satisfaites. En cas contraire, elle peut être renouvelée après consultation de cette commission.

7.3. Instructeurs de pilote privé Hélicoptère.

7.3.1. Qualification d'instructeur adjoint de pilote privé d'hélicoptère.

7.3.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Hélicoptère, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Totaliser 200 heures de vol sur hélicoptère ;

2° Avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué ou justifier d'une expérience de l'instruction acquise à titre professionnel civil ou militaire.

Ces conditions étant remplies, la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Hélicoptère est délivrée après avis d'une commission désignée par le ministre chargé de l'aviation civile et composée comme suit :

- trois représentants du ministre chargé de l'aviation civile dont le président de la commission ;
- trois représentants des organismes les plus représentatifs des instructeurs de pilote privé Hélicoptère ;
- trois représentants des organismes ayant pour objet la formation des pilotes privés Hélicoptère.

7.3.1.2. Privilèges de la qualification.

Le détenteur de la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Hélicoptère est habilité à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote privé Hélicoptère et des qualifications qu'elle comporte, sous la responsabilité et la direction d'un pilote titulaire de la qualification d'instructeur de pilote privé Hélicoptère.

Toutefois, pour donner l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une qualification, l'instructeur adjoint de pilote privé Hélicoptère doit en détenir les privilèges.

En outre, pour donner l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention de la qualification de vol de nuit, il doit satisfaire à des conditions supplémentaires fixées par l'arrêté relatif à cette qualification.

7.3.1.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur adjoint de pilote privé Hélicoptère est valable deux ans. Elle est renouvelable par période de même durée si les normes de renouvellement fixées de façon générale sur avis de la commission visée au paragraphe 7.3.1.1 sont satisfaites. En cas contraire, elle peut être renouvelée après consultation de cette commission.

7.3.2. Qualification d'instructeur de pilote privé Hélicoptère.

7.3.2.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote privé Hélicoptère est délivrée après avis de la commission visée au paragraphe 7.3.1.1.

7.3.2.2. Privilèges de la qualification.

Le détenteur de la qualification d'instructeur de pilote privé Hélicoptère est habilité à donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote privé Hélicoptère et des qualifications qu'elle comporte.

Toutefois, pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une qualification, l'instructeur de pilote privé Hélicoptère doit en détenir les privilèges.

En outre, pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention de la qualification de vol de nuit, il doit satisfaire à des conditions supplémentaires fixées par l'arrêté relatif à cette qualification.

Par ailleurs, le détenteur de la qualification d'instructeur de pilote privé Hélicoptère est habilité, dans la limite de sa licence et de ses qualifications, à certifier l'aptitude des candidats à une qualification de type d'hélicoptère ainsi qu'au renouvellement d'une licence de pilote privé Hélicoptère 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.

7.3.2.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote privé Hélicoptère est valable deux ans. Elle est renouvelable par période de même durée si les normes de renouvellement fixées de façon générale sur avis de la commission visée au paragraphe 7.3.1.1 sont satisfaites. En cas contraire, elle peut être renouvelée après consultation de cette commission.

7.4. Qualification d'instructeur de pilote de ballon libre.

7.4.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote de ballon libre, le candidat doit d'abord justifier de vingt ascensions en qualité de pilote de ballon libre. Cette condition étant remplie, la qualification d'instructeur de ballon libre lui est délivrée après avis d'une commission désignée par le ministre chargé de l'aviation civile et composée comme suit :

- trois membres représentant l'administration ;
- trois membres représentant les aéronautes choisis sur une liste établie par les associations de pratiquants.

7.4.2. Privilèges de la qualification.

Le détenteur de la qualification d'instructeur de pilote de ballon libre est habilité à dispenser l'instruction au sol et en vol, en vue de l'obtention de la licence de pilote de ballon libre ou des qualifications qu'elle comporte, s'il en est lui-même titulaire, et à juger l'aptitude du candidat à ces titres.

7.4.3. Validité et renouvellement de la qualification.

La qualification d'instructeur est délivrée pour cinq ans et renouvelable par période de même durée après avis de la commission visée au paragraphe 7.4.1.

CHAPITRE VIII

CARNET DE VOL ET DÉCOMPTÉ DU TEMPS DE VOL

8.1. Carnet de vol.

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 au paragraphe 2.2, sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue. Les temps de vol doivent être inscrits régulièrement après exécution de chaque vol.

Le carnet de vol doit être communiqué par l'intéressé aux services de contrôle, sur simple demande de ceux-ci, aux fins de vérifications et, en tous cas, au moment de la délivrance ou du renouvellement d'une licence. L'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés sur son carnet sont exacts.

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

- 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° Tout pilote a le droit de faire porter à son crédit 50 p. 100 du temps de vol accompli en qualité de copilote sur un aéronef où la présence d'un copilote est normalement obligatoire ; le temps de vol ainsi décompté par le titulaire d'une licence de pilote privé ne pourra pas toutefois être supérieur à 50 heures aux fins de l'obtention d'une licence de pilote professionnel.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

9.1. Licence élémentaire de pilote privé Avion (art. 4 de l'arrêté du 4 juin 1980).

Les dispositions des paragraphes B et C de l'article 15 de l'arrêté du 7 avril 1952 en vigueur jusqu'au 30 juin 1980 restent provisoirement applicables à l'égard des navigants qui sont titulaires de la licence élémentaire de pilote privé Avion en état de validité le 1^{er} juillet 1980.

9.2. Qualification d'atterrissage en montagne.

La qualification « Montagne » est attribuée de plein droit aux pilotes d'avion titulaires d'une qualification d'atterrissage en montagne délivrée en application de l'arrêté du 18 janvier 1973 susvisé ou d'une autorisation de vol en montagne délivrée en application de l'arrêté du 12 juillet 1963 susvisé. L'extension « neige » est accordée aux seuls titulaires des anciennes qualifications ou autorisations indiquées ci-dessous comportant les catégories et mentions suivantes :

- altiport : sol naturel et enneigé ;
- avi-surfaces balisées et entretenues en sol naturel et enneigé ;
- alti-surfaces ;
- toutes avi-surfaces et glaciers.

Arrêté interministériel du 31 juillet 1981 fixant le programme d'instruction et le régime de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol de nuit Hélicoptère (J.O.R.F. des 7 et 8 septembre 1981, page 8089 à 8090).

Le ministre d'Etat, ministre des transports et le ministre de la défense,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 421-7 et R. 421-6 ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile et notamment le paragraphe 6.5 de l'annexe à cet arrêté ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile, et notamment le paragraphe 6.5 de l'annexe à cet arrêté ;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les programmes de l'instruction théorique et de l'instruction pratique en vol pour l'obtention de la qualification de vol de nuit Hélicoptère sont définis par l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. — Sont autorisés à dispenser l'instruction théorique et pratique visées à l'article 1^{er} ci-dessus les instructeurs de pilote privé et de pilote professionnel Hélicoptère titulaires de la qualification de vol de nuit Hélicoptère ou de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère, et totalisant au moins cinquante heures de vol de nuit.

Art. 3. — L'examen exigé pour l'obtention de la qualification de vol de nuit Hélicoptère comprend une épreuve théorique et une épreuve pratique en vol. La nature de ces épreuves et leurs modalités d'exécution sont précisées par l'annexe au présent arrêté.

Art. 4. — Pour être admis à se présenter aux épreuves théorique et pratique, le candidat doit avoir satisfait aux autres conditions fixées par le paragraphe 6.5 de chaque annexe des deux arrêtés sus-visés et être présenté par l'instructeur responsable de sa formation, qui atteste lui avoir délivré une instruction conforme au programme défini en annexe.

Un candidat peut se présenter plusieurs fois à ces épreuves ; toutefois une durée minimale d'entraînement supplémentaire peut être imposée à l'intéressé entre deux tentatives.

Art. 5. — Le contrôle des épreuves est assuré par un pilote inspecteur de l'administration ou par un examinateur désigné par ses soins.

Le pilote inspecteur de l'administration ou l'examinateur désigné vérifie que le candidat remplit les conditions exigées pour la délivrance de la qualification de vol de nuit, lui fait subir les épreuves théorique et pratique définies en annexe, prononce son aptitude ou son inaptitude et la lui notifie.

Il vise le carnet de vol du candidat en mentionnant le résultat du contrôle et, en cas d'aptitude, lui délivre une attestation provisoire valable trente jours en attendant l'apposition de la qualification de vol de nuit sur la licence de l'intéressé par l'autorité aéronautique habilitée.

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

Fait à Paris, le 31 juillet 1981.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
C. ABRAHAM.

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

Le chef de service à la direction des affaires juridiques,
J. DAUMARD.

ANNEXE A L'ARRETE DU 31 JUILLET 1981

FIXANT LE PROGRAMME D'INSTRUCTION ET LE RÉGIME DE L'EXAMEN POUR L'OBSTENTION DE LA QUALIFICATION DE VOL DE NUIT HÉLICOPTÈRE

TITRE I^{er}

INSTRUCTION THÉORIQUE

Programme des connaissances exigées.

1. Facteurs physiologiques liés au vol sans références visuelles extérieures et au vol de nuit.
2. Instruments de bord gyroscopiques (horizon artificiel, directionnel, indicateur de virage).
3. Emploi des instruments de vol fondamentaux en vol aux instruments :
 - 3.1. Contrôle de l'assiette.
 - 3.2. Analyse des manœuvres de base :
 - Vol rectiligne en paller ;
 - Vol rectiligne en montée et en descente ;
 - Virage en paller ;
 - Virage en montée et en descente ;
 - Vol stationnaire ;
 - Autorotation.
4. Règlements, procédures et aspects opérationnels propres au vol de nuit :
 - 4.1. Equipement de l'hélicoptère.
 - 4.2. Qualification du pilote.
 - 4.3. Règles de circulation aérienne.
 - 4.4. Balisage et signaux lumineux.

5. Météorologie :

5.1. Phénomènes dangereux pour l'aviation :

- Brume et brouillard, stratus ;
- Turbulence ;
- Orages et grêle ;
- Givrage.

5.2. Assistance météorologique à l'aviation : dispositions à prendre par le pilote avant le départ, nature des renseignements pour la préparation du vol, informations météorologiques en vol.

6. Radionavigation :

V. O. R., D. M. E., radiocompas automatique, goniomètre, V. H. F. Pour chaque système, principe sommaire, limitations (erreurs, précision, portée), utilisation, présentation de l'information.

7. Préparation et exécution des vols :

- 7.1. Documentation aéronautique.
- 7.2. Préparation du vol : choix des routes et des altitudes, choix de l'aérodrome de déroutement, moyens de communication et de radionavigation à utiliser, plan de vol.
- 7.3. Procédures de départ et d'arrivée.
- 7.4. Variation des conditions météorologiques en vol.
- 7.5. Modification du plan de vol.
- 7.6. Procédures de secours.

TITRE II

INSTRUCTION PRATIQUE EN VOL

L'instruction pratique en vol de nuit en vue de l'obtention de la qualification correspondante ne doit être abordée que lorsque le candidat possède une certaine pratique du vol sans références visuelles extérieures et de la radionavigation.

Programme de l'instruction pratique en vol.

1. Vérification avant le vol.
2. Tenu machine et évolutions sans références visuelles extérieures : ligne droite, montée, descente, virage, préaffichages, panneau partiel, positions inhabituelles.
3. Utilisation des aides radio-électriques à la navigation en V. F. R.
4. Vol stationnaire, évolutions lentes au voisinage du sol, décollage de nuit, tour de piste standard, approche et atterrissage, tour de piste avec balisage sommaire.
5. Procédures d'urgence (atterrissage sans phare, pannes d'instruments, panne de l'éclairage du tableau de bord, autorotation avec remise des gaz à l'atterrissage).
6. Voyage de nuit et déroutement.

TITRE III

EPREUVE THÉORIQUE ET EPREUVE PRATIQUE EN VOL

L'épreuve théorique est orale. Elle n'est pas notée, le candidat étant déclaré apte ou inapte. Le programme des connaissances exigées est le programme explicité au titre I^{er}.

Le candidat doit avoir été déclaré apte à l'épreuve théorique pour pouvoir subir l'épreuve pratique en vol. Celle-ci est exécutée entièrement de nuit, sur un appareil dont le candidat détient la qualification de type, si une telle qualification est nécessaire.

L'épreuve théorique et l'épreuve pratique en vol forment un tout : elles doivent être subies le même jour. A l'issue des épreuves, le candidat est déclaré apte ou inapte à la qualification de vol de nuit. En cas d'inaptitude, le candidat doit repasser l'ensemble des épreuves.

L'épreuve pratique en vol porte sur les points et exercices suivants :

1. Préparation du vol.

Vérification des documents pilote et hélicoptère. Recueil des Informations météorologiques. Inspection de l'hélicoptère (extérieure, intérieure, instrumentale), actions vitales.

2. Vol sans références visuelles extérieures.

Évolutions simples en utilisant uniquement des références instrumentales : ligne droite, virages, montée, descente. Rétablissement à partir de positions anormales.

Utilisation élémentaire du V. O. R. et du radiocompas ; guidage par une station radiogoniométrique V. H. F. ou radar.

3. Pilotage de nuit.

Exécution en vol à vue de nuit d'un ou plusieurs tours de piste complets à hauteur constante, précédés de vol stationnaire, de déplacements lents au voisinage du sol. Utilisation des aides radio-électriques et lumineuses disponibles.

4. Exécution d'un voyage de nuit.

Cet exercice consiste en un voyage d'environ une heure entre deux aérodromes choisis par l'examinateur, au cours duquel le candidat sera jugé sur :

La préparation du voyage : exploitation des renseignements météorologiques et des informations aéronautiques, établissement du

plan de vol et du journal de navigation, choix de l'aérodrome de déroutement :

L'exécution du vol : tenue du journal de navigation, lecture de la carte, précision des temps estimés, réglages altimétriques, procédures de radiotéléphonie, utilisation des aides radio à la navigation en V. F. R., procédure en cas de déroutement.

5. Procédures d'urgence.

Atterrissage sans phare, panne de l'éclairage du tableau de bord, panne d'un instrument (panneau partiel), autorotation avec remise des gaz

Arrêté ministériel du 17 novembre 1981 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs).

Le ministre d'État, ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs),

Arrête :

Art. 1er. — Le paragraphe 4.1.1 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est modifié comme suit :

Le deuxième alinéa du 2^o est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Deux heures de vol, dont un vol d'une durée d'une heure au moins, comme pilote seul à bord. Si le planeur utilisé est muni d'un dispositif d'envol incorporé, ce vol devra s'effectuer moteur arrêté pendant une heure au moins. »

Art. 2. — Le paragraphe 4.1.2 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

4.1.2. Privilège de la licence

« Sous réserve des conditions spécifiées aux paragraphes relatifs à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers et à l'expérience récente, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire de piloter en vol local sans transporter de passagers tout planeur utilisant un dispositif d'envol mentionné sur son carnet de vol. Ces privilèges sont étendus dans les conditions suivantes :

« 1^o Pour piloter un planeur utilisant un dispositif d'envol autre que celui ou ceux déjà mentionné (s) sur son carnet de vol, l'intéressé doit y être autorisé par un instructeur habilité après avoir suivi l'instruction nécessaire appropriée ;

« 2^o Pour voler sur la campagne, le pilote de planeur doit y être autorisé par un instructeur habilité après avoir suivi l'instruction nécessaire appropriée.

« 3^o Pour exercer les fonctions de commandant de bord sur tout planeur transportant des passagers, le pilote de planeur doit avoir accompli cinquante heures (vingt-cinq heures pour les titulaires d'une licence de pilote d'avion) de vol sur planeur comme pilote commandant de bord depuis l'obtention de sa licence, et y avoir été autorisé par un instructeur habilité après avoir satisfait à un contrôle en vol.

« Les autorisations visées ci-dessus (1^o, 2^o, 3^o) sont mentionnées par l'instructeur habilité sur le carnet de vol de l'intéressé. Elles ont un caractère définitif ; en particulier, les autorisations visées aux alinéas 2^o et 3^o restent valables lorsque l'intéressé obtient postérieurement une autorisation correspondant à un nouveau dispositif d'envol.

« Les pilotes de planeur titulaires d'une licence de pilote d'avion sont dispensés de toutes les autorisations visées ci-dessus (1^o, 2^o et 3^o) lorsqu'ils utilisent un planeur à dispositif d'envol incorporé. »

Art. 3. — Il est ajouté au chapitre IX de l'annexe à l'arrêté susvisé un paragraphe 9.3 rédigé comme suit :

9.3. Licence de pilote de planeur

« Les titulaires d'une licence de pilote de planeur délivrée avant le 1er janvier 1982 sont autorisés à exercer leurs privilèges sur tout planeur utilisant un dispositif d'envol du type de ceux qu'ils ont pratiqué en qualité de commandant de bord avant cette date. »

Art. 4. — Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et qui sera applicable à compter du 1er janvier 1982.

Fait à Paris, le 17 novembre 1981.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
C. ABRAHAM.

EN VENTE A L'IMPRIMERIE OFFICIELLE
(liste non limitative)

CODE DU TRAVAIL

(Loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952)
(Édition mise à jour au 31 décembre 1974)

Prix de la brochure 1.000 francs.

LOI N° 77-772 DU 12 JUILLET 1977
relative à l'organisation de la Polynésie française

Prix : 150 francs

TEXTES

relatifs à l'intégration
dans la fonction publique métropolitaine.

(Corps de l'État pour l'administration de la Polynésie française)

La brochure : 100 francs.

CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL
des Agents non Fonctionnaires de l'Administration
de la Polynésie française

Prix : 320 francs.

CARTE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE
(Avec éléments statistiques des communes en couleurs)

Prix : 240 francs.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DE LA NOMENCLATURE DOUANIÈRE

Prix : 250 francs.

NOMENCLATURE DOUANIÈRE

Année 1979

Prix : 3.500 Frs (Sans classeur)

AFFICHE

relative à la Loi sur la répression de l'ivresse publique
et sur la police des débits de boissons.

Prix : 120 francs.

SUPPLÉMENT AU CODE DES IMPÔTS DIRECTS

(Mis à jour au 31 décembre 1975)

Prix : 250 francs.

RECUEIL DE TEXTES

Contributions directes et taxes assimilées
(Édition mise à jour au 1er janvier 1981)

Prix : 1.550 francs.

CONVENTION COLLECTIVE DU COMMERCE

Prix : 120 francs.

AFFICHE

Avis portant interdiction de consommation
de toutes boissons alcoolisées.

Prix : 100 francs.

CODE DE LA MER

(en langue tahitienne)

Prix : 265 francs.

AFFICHE

sur les accidents du travail

Prix : 10 francs.

COLLECTION DE J.O.P.F.

Années 1968, 1969, 1970, 1971

Prix : 4.500 francs.

STATISTIQUES DOUANIÈRES

Année 1979

Prix : 2.500 francs.

RÈGLEMENTATION

des loyers des locaux à usage commercial et artisanal
et des locaux à usage professionnel

(Délibérations n^{os} 71-110 et 71-111 du 12 juillet 1971
publiées au J.O.P.F. du 15 septembre 1971)

Prix : 125 francs.

CODE DES INVESTISSEMENTS DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Prix : 120 francs.

NOMENCLATURE GÉNÉRALE DES ACTES PROFESSIONNELS

des Médecins, Chirurgiens, Spécialistes,
Chirurgiens-Dentistes et Sages-Femmes

(Arrêté n^o 200 AA/S du 29 janvier 1969)

Prix : 200 francs.

**CLASSIFICATIONS PROFESSIONNELLES
des travailleurs du bâtiment des travaux publics
et de l'industrie**

(Arrêté n^o 125 TLS du 10 janvier 1973
publié au J.O.P.F. n^o 2 du 31 janvier 1973)

Prix : 80 francs.

RÉPERTOIRE GÉNÉRAL DES TEXTES

(établi par le service judiciaire)

Prix : 2.100 francs.

TARIF DES IMPOTS DIRECTS ET TAXES ASSIMILÉES

La brochure : 240 francs
