

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 16 mars 2011 relatif aux modalités de sélection et de formation des élèves pilotes de ligne

NOR: DEVA1104612A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,
Vu le code des transports ;
Vu le livre IV du code de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2007-651 du 30 avril 2007 modifié portant statut de l'École nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;
Vu l'arrêté du 12 décembre 1972 relatif aux modalités d'attribution des bourses d'entretien à des élèves français non fonctionnaires de l'École nationale de l'aviation civile ;
Vu l'arrêté du 5 mai 1993 relatif aux modalités de sélection et de formation des élèves pilotes de ligne ;
Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;
Vu l'arrêté du 27 janvier 2005 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l'aéronautique civile (FCL 3),

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté fixe les conditions de sélection et de formation des élèves pilotes de ligne. L'organisation du concours et la formation des élèves pilotes de ligne sont confiées à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC).

TITRE I^{er}

SÉLECTION

Art. 2. – Le concours pour l'admission des élèves pilotes de ligne comprend trois filières respectivement appelées S, U et P. Pour concourir, les candidats doivent remplir les conditions suivantes :

Filière S

Etre âgés de plus de dix-sept ans et de moins de vingt-trois ans au 1^{er} janvier de l'année du concours et être titulaires d'un baccalauréat général ou technologique ou d'un diplôme équivalent permettant l'inscription dans une université scientifique ou technologique française.

Filière U

Etre âgés de plus de dix-sept ans et de moins de vingt-huit ans au 1^{er} janvier de l'année du concours.
Etre titulaires d'un baccalauréat et être en possession de 120 crédits à l'issue d'une deuxième année de licence ou d'un diplôme permettant l'inscription en troisième année de licence scientifique ou technique dans une université française.

Etre détenteurs du certificat d'aptitude à l'examen théorique de la licence de pilote de ligne avion (ATPL [A]) délivré en application de l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) depuis moins d'un an au 1^{er} janvier de l'année du concours.

Avoir réussi l'examen spécifique de la langue anglaise de l'appendice 1 du FCL 1.200.

Filière P

Etre âgés de plus de dix-huit ans et de moins de trente ans au 1^{er} janvier de l'année du concours.

Etre titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme équivalent permettant l'inscription dans une université scientifique ou technologique française.

Etre détenteurs de la licence de pilote professionnel avion (CPL [A]).

Etre détenteurs d'une qualification de classe ou de type.

Etre détenteurs d'un certificat d'aptitude médicale de classe 1.

Etre détenteurs du certificat d'aptitude à l'examen théorique de la licence de pilote de ligne avion (ATPL [A]) délivré en application de l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) depuis moins de dix-huit mois au 1^{er} janvier de l'année du concours. Cette condition ne s'applique pas pour les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments avion IR (A) en état de validité.

Le concours est ouvert aux ressortissants de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Les candidats ressortissants français soumis aux obligations définies par le code du service national, c'est-à-dire les personnes âgées de plus de seize ans et de moins de vingt-cinq ans au 1^{er} janvier de l'année du concours et nées :

- pour les jeunes hommes, à partir du 1^{er} janvier 1980 ;
- pour les jeunes femmes, à partir du 1^{er} janvier 1983, ou rattachées aux mêmes années de recensement, doivent produire une attestation de recensement ou leur certificat de participation à l'appel de préparation à la défense ou un certificat de position militaire indiquant que le candidat est en règle au regard des obligations du service national.

Les autres candidats doivent justifier être en situation régulière au regard des obligations militaires du pays dont ils sont les ressortissants.

Les limites d'âge supérieures mentionnées au présent article pour l'accès au concours sont reculées d'un temps égal à celui passé effectivement dans le service national actif accompli dans l'une des formes prévues à l'article L. 62 *bis* du code du service national.

Art. 3. – Les candidats peuvent se présenter à plusieurs filières du concours EPL la même année. Dans ce cas, ils passent les épreuves d'admission une seule fois. Les candidats admis dans plusieurs filières sont classés par le jury dans l'une des filières. En cas d'échec à l'une des épreuves d'admission de ces trois filières, les candidats sont éliminés de l'ensemble des filières du concours EPL de cette même année.

Le candidat ne peut pas se présenter plus de trois fois au concours d'élève pilote de ligne. Ne sont comptabilisées comme présentation que celles qui ont amené l'élimination d'un candidat lors de l'une des épreuves d'admission.

Tout lauréat exclu du cursus de formation, pour quelque raison que ce soit, ne peut plus se présenter au concours.

Art. 4. – Le nombre maximal de places offertes par filière au concours d'élève pilote de ligne est fixé chaque année par décision du ministre chargé de l'aviation civile et publié au *Journal officiel* de la République française. Les places non pourvues dans les filières U et P à l'issue du concours peuvent être reportées sur la filière S.

Art. 5. – Les filières S, U et P du concours comprennent les épreuves décrites ci-après :

I. – La filière S du concours comprend les épreuves écrites d'admissibilité définies dans le tableau ci-après et les épreuves d'admission fixées au II du présent article.

Les notes attribuées aux épreuves sont exprimées par des nombres compris entre 0 et 20 et affectés des coefficients suivants :

ÉPREUVE	DURÉE	COEFFICIENT	NOTE éliminatoire
Mathématiques	2 heures	1	Inférieure à 5
Physique	2 heures	1	Inférieure à 5
Anglais	2 heures	1	Inférieure à 10

Les épreuves peuvent se présenter, en tout ou partie, sous forme de questions à choix multiple (QCM).

L'épreuve de mathématiques porte sur le programme de la première année des classes préparatoires scientifiques (PCSI) et l'épreuve de physique sur le programme de la première année des classes préparatoires scientifiques (MPSI). Ces programmes sont ceux définis par le ministre de l'éducation nationale, en vigueur l'année du concours.

L'épreuve écrite d'anglais consiste en une série de questions qui permettent de s'assurer que le candidat dispose des connaissances nécessaires dans les domaines du vocabulaire et des structures de la langue pour s'exprimer correctement sur des sujets de la vie pratique et de l'actualité générale.

Sont déclarés admissibles les candidats qui ont obtenu un nombre de points minimum fixé par le jury pour l'ensemble des épreuves d'admissibilité. Les candidats déclarés admissibles subissent les épreuves d'admission.

II. – Les filières S, U et P du concours comprennent les épreuves d'admission suivantes :

1° Première phase d'épreuves.

Epreuves psychotechniques et psychomotrices : ces épreuves ont pour but d'évaluer l'aptitude, les capacités des candidats à suivre la formation théorique et pratique dispensée par l'ENAC ainsi qu'à exercer la profession de pilote de ligne au sein d'une compagnie aérienne. Elles sont constituées d'une série de tests écrits et/ou informatisés.

Ces épreuves se déroulent sur une journée environ et sont éliminatoires. Elles ne nécessitent aucune connaissance particulière de la part des candidats. Le jury établit la liste des candidats autorisés à subir les épreuves fixées aux 2° et 3° du II du présent article.

2° Deuxième phase d'épreuves.

Epreuves de groupe, entretiens : ces épreuves consistent à vérifier l'adéquation entre les qualités humaines du candidat et les exigences requises par la fonction de commandant de bord. L'objectif de ces épreuves est d'évaluer chez les candidats la présence des qualités humaines indispensables pour suivre une formation pratique et théorique EPL, à travailler en équipage et exercer les fonctions de commandement de bord au sein d'une compagnie aérienne.

Le candidat est observé, pour les épreuves de groupes, par un jury composé d'au moins un pilote et un psychologue.

Ensuite, le candidat est reçu séparément en entretien par le (ou les) psychologue(s) ainsi que par le (ou les) pilote(s).

Ces épreuves ne nécessitent aucune connaissance particulière de la part des candidats. Ces épreuves sont éliminatoires.

3° Troisième phase d'épreuves.

Epreuve d'anglais : cette épreuve consiste à évaluer l'aptitude du candidat à utiliser l'anglais dans le cadre d'un échange oral. L'épreuve est d'une durée de 35 minutes comportant 20 minutes de préparation et 15 minutes d'entretien consistant en un exposé suivi d'une interrogation orale.

III. – Notation de l'épreuve orale d'anglais.

L'épreuve est notée de 0 à 20. Le niveau de compréhension orale est noté sur 20, la capacité d'expression préparée et spontanée est notée sur 20.

Tout candidat ayant obtenu une note inférieure à 10/20 est éliminé.

La note finale est calculée sur 20 et affectée du coefficient 1.

IV. – Classement.

Filière S : les candidats sont classés selon les notes obtenues à l'ensemble des épreuves écrites d'admissibilité et de l'épreuve orale d'anglais d'admission. En cas d'égalité, la priorité est donnée au candidat ayant obtenu la meilleure note à l'épreuve orale d'anglais ; en cas de nouvelle égalité, est ensuite prise en compte la meilleure note obtenue à l'épreuve écrite d'anglais.

Filières U et P : les candidats sont classés à partir de la note obtenue à l'épreuve orale d'anglais d'admission. En cas d'égalité, la priorité est donnée au candidat ayant obtenu la meilleure note de compréhension orale ; en cas de nouvelle égalité, est ensuite prise en compte la meilleure note en capacité d'expression préparée et spontanée. S'il n'est toujours pas possible de départager les candidats *ex aequo*, ceux-ci repassent l'épreuve orale d'anglais devant un nouvel examinateur.

Art. 6. – Toutes les épreuves, à l'exception des épreuves concernant la langue anglaise, se déroulent en langue française.

Art. 7. – Le jury du concours comprend cinq membres :

- un président ;
- un vice-président ;
- trois autres membres compétents pour les épreuves du concours.

Les membres du jury sont nommés par décision du directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile pour la durée du concours. La composition du jury fait l'objet d'une publication.

Le jury arrête le choix des sujets des épreuves du concours, il est responsable du déroulement des épreuves. Il établit la liste des correcteurs des épreuves écrites et des examinateurs habilités à faire passer les épreuves d'admission.

Le jury se réunit en commission d'admissibilité à l'issue des épreuves écrites visées au I de l'article 5 du présent arrêté et en commission d'admission à l'issue des épreuves visées au II de l'article 5 du présent arrêté.

Le jury du concours peut se faire assister des correcteurs et des examinateurs habilités à faire passer les épreuves afin de rendre compte au jury en vue de sa délibération. Il peut consulter toute personne dont le président juge la compétence utile.

Art. 8. – A l'issue des épreuves du concours, sur proposition du jury, le directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile établit la liste des candidats classés par filière par ordre de mérite décroissant permettant de pourvoir les places offertes et, le cas échéant, une liste complémentaire.

La liste complémentaire permet de pourvoir au remplacement de candidats éliminés pour inaptitude médicale ou en cas de désistement avant l'entrée en formation. La validité de la liste complémentaire expire à compter de la date d'entrée en formation du dernier groupe de lauréats du concours.

Art. 9. – Les lauréats du concours sont admis en formation par décision du directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile s'ils répondent aux conditions d'aptitude médicale de classe 1 du personnel navigant technique professionnel.

TITRE II

FORMATION

Art. 10. – La formation des élèves pilotes de ligne est dispensée en vue de l'obtention :

- de la licence de pilote professionnel avion (CPL [A]) ;
- de la qualification de vol aux instruments sur avion multimoteurs (IR-ME) ;
- des examens théoriques requis pour la délivrance de la licence de pilote de ligne avion (ATPL [A]) ;
- de l'attestation de formation au travail en équipage (MCC).

Art. 11. – Tout élève pilote de ligne sera exclu du cursus de formation dans les cas suivants :

- trois tentatives infructueuses par épreuve comptant pour l'obtention d'un examen théorique ;
- deux échecs successifs à l'une des épreuves pratiques ;
- trois présentations infructueuses à l'examen spécifique de la langue anglaise de l'appendice 1 au FCL 1.200.

Art. 12. – Il est institué une commission de progression qui comprend :

- le directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile, ou son représentant, président ;
- le responsable pédagogique de l'organisme de formation en vol en charge de la formation des élèves pilotes de ligne, ou son représentant ;
- le coordonnateur de la formation des élèves pilotes de ligne, ou son représentant ;
- le responsable instruction du centre dans lequel l'élève est en formation ou le chef de division instruction du centre qui est appelé à le recevoir en formation, ou son représentant.

La commission de progression est convoquée par son président sur proposition du responsable pédagogique de l'organisme de formation en vol en charge de la formation des élèves pilotes de ligne ou du coordonnateur de la formation des élèves pilotes de ligne. Elle peut se faire assister d'un ensemble d'experts en vue de sa délibération. Elle peut siéger valablement si au moins trois de ses membres sont présents. En cas de partage des voix, le président a voix prépondérante.

La commission de progression :

a) Est régulièrement informée de la formation des EPL selon les procédures pédagogiques définies dans le manuel de formation de l'organisme de formation en vol en charge de la formation des élèves pilotes de ligne ;

b) Est chargée de se prononcer sur les mesures adaptées en cas de déroulement anormal de la formation, n'ayant pu être traitées dans le cadre des procédures pédagogiques définies dans le manuel de formation de l'organisme de formation en vol en charge de la formation des élèves pilotes de ligne ;

c) Est chargée de proposer au directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile les autres mesures à prendre à l'égard d'un élève pilote de ligne dont l'exclusion de la formation, en cas d'inaptitude médicale, d'inaptitude à poursuivre le programme de formation ou d'échec aux examens, hormis les cas prévus à l'article 11.

Art. 13. – En matière disciplinaire, les sanctions applicables aux élèves pilotes de ligne sont les sanctions applicables aux élèves visés au 2^o de l'article 19 du décret du 30 avril 2007 susvisé, et selon les mêmes modalités.

Art. 14. – Dans les cas prévus au c de l'article 12, le président de la commission de progression convoque l'élève, par un écrit transmis en recommandé avec accusé de réception ou remis contre récépissé, en lui indiquant les faits et éléments qui justifient sa convocation devant la commission. Dans ce courrier, l'élève est informé de son droit d'avoir communication de son dossier administratif, de présenter des observations écrites et orales dans les conditions ci-après.

L'élève est convoqué à une date telle qu'il puisse disposer d'un délai minimum de quinze jours, qui peut être porté à trente jours maximum sur sa demande, avant sa comparution devant la commission, pour présenter ses observations écrites et prendre connaissance ou se faire communiquer par l'ENAC l'intégralité des pièces composant son dossier.

Lors de sa comparution, l'élève peut présenter des observations orales. Il peut se faire assister par un défenseur ou se faire représenter par un mandataire de son choix.

Les délibérations de la commission ont lieu hors de la présence de l'intéressé, de son défenseur ou de son représentant. Les délibérations sont secrètes.

Le ministre notifie à l'élève la décision définitive le concernant. Les autorités administratives concernées en sont informées dans le même délai.

Art. 15. – Les frais de transport, d'hébergement et de restauration sont à la charge des élèves pilotes de ligne. Les frais occasionnés par les déplacements, lorsqu'ils sont organisés par l'administration ou à son initiative, pour suivre leur formation, sont pris en charge dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur applicable à l'établissement en matière de déplacement.

Art. 16. – Le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication, à l'exception du titre I^{er} qui entrera en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2011.

L'arrêté du 6 décembre 2004 relatif aux modalités de sélection et de formation des élèves pilotes de ligne est abrogé à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, à l'exception du titre I^{er} qui sera abrogé à compter du 1^{er} septembre 2011.

Art. 17. – Le directeur général de l'aviation civile et le directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile 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 le 16 mars 2011.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général
de l'aviation civile,*

P. GANDIL

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**Arrêté du 18 avril 2011 modifiant l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié
relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2)**

NOR : DEVA1028773A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en sa séance du 8 novembre 2010,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'annexe de l'arrêté du 12 juillet 2005 susvisé est modifiée comme indiqué à l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. – L'arrêté du 12 juillet 2005 fixant le programme des connaissances et les modalités de formation des personnels navigants techniques professionnels et non professionnels de l'aéronautique civile permettant la délivrance d'une attestation de connaissances JAR-FCL 2, JAR-FCL 3 et du JAR-OPS 3 est abrogé.

Art. 3. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 18 avril 2011.

Pour la ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*

F. ROUSSE

A N N E X E

Le document « FCL 2 », annexé à l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères, est modifié ainsi qu'il suit :

La sous-partie A de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 susvisé est ainsi modifiée :

I. – Le paragraphe (1) (b) de l'appendice 1 au paragraphe FCL 2.005 est remplacé par les dispositions suivantes :

« (b)

(i) Pour les licences ATPL(H) et CPL(H), attester qu'une connaissance satisfaisante des JAR-OPS3 et des JAR-FCL 2 et JAR-FCL 3 a été acquise (3).

(ii) Pour la licence PPL(H), attester qu'une connaissance satisfaisante du JAR-FCL. 2 a été acquise (3). »

II. – La note (3) figurant au 1(d) de l'appendice 1 au paragraphe FCL 2.005 est remplacée par les dispositions suivantes :

« (3) Les titulaires d'un ATPL(H) théorique sont réputés avoir attesté qu'une connaissance satisfaisante du JAR-OPS 3, du JAR-FCL 2 et du JAR-FCL 3 a été acquise conformément aux exigences de cet appendice. »

III. – Le paragraphe (2) de l'appendice 1 au paragraphe FCL 2.005 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2. Qualifications d'instructeur

QUALIFICATIONS, ou privilèges obtenus selon les arrêtés du 31 juillet 1981	EXPÉRIENCE	TOUTE CONDITION supplémentaire	QUALIFICATION FCL 2 obtenue en remplacement
(1)	(2)	(3)	(4)
IATH/ITH/ISPH/IPH	Telle que requise par la présente annexe FCL 2 pour l'obtention de la qualification correspondante	Attester auprès de l'Autorité qu'une connaissance satisfaisante du JAR-OPS3 et du JAR-FCL 2 ou, pour les IATH et ITH uniquement du JAR-FCL 2, a été acquise	FI(H) (1) (2) IRI(H) TRI(H)

(1) Les privilèges du titulaire d'une qualification FI(H) obtenue en remplacement d'une qualification d'instructeur pilote privé hélicoptère sont limités à l'instruction au vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé hélicoptère et des qualifications associées tant que le titulaire n'a pas justifié avoir subi un module relatif à la formation à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine et avoir attesté qu'une connaissance satisfaisante du JAR-OPS3 a été acquise.

(2) Les privilèges du titulaire d'une qualification FI(H) obtenue en remplacement d'une qualification d'instructeur pilote privé hélicoptère, si ce titulaire n'a pas reçu les dix heures de formation en vol aux instruments requises par le paragraphe FCL 2.335 ou ne peut pas justifier avoir dispensé dix heures de formation au vol de nuit dans les trois années précédant la demande d'obtention de cette qualification FI(H), sont limités à l'instruction au vol à vue en vue de la délivrance de la licence de pilote privé hélicoptère et des qualifications associées. »

IV. – Le paragraphe FCL 2.020 est remplacé par les dispositions suivantes :

« FCL 2.020. – Prise en compte de l'expérience militaire

Demande de prise en compte :

Les membres d'équipage de conduite titulaires de licences ou qualifications militaires qui demandent une licence ou une qualification spécifiée dans la présente annexe FCL 2 doivent présenter leur candidature auprès de l'Autorité. Leurs connaissances, l'expérience et l'aptitude acquises en tant que militaires doivent satisfaire aux conditions fixées par l'arrêté du 1^{er} juin 2010 relatif aux conditions de délivrance de licences, qualifications et habilitations de membre d'équipage de conduite d'avions et d'hélicoptères au personnel navigant militaire. »

V. – Le paragraphe FCL 2.060 est remplacé par les dispositions suivantes :

« FCL 2.060. – Réduction des privilèges des titulaires de licences âgés de 60 ans et plus dans le transport aérien commercial.

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 6521-4 du code des transports :

(a) 60-64 ans. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne peut agir en qualité de pilote-commandant de bord ou de copilote à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial, que s'il :

(1) Fait partie d'un équipage multipilote ; et

(2) Pour autant qu'il soit le seul pilote de l'équipage de conduite qui ait atteint l'âge de 60 ans ;

(b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'aéronef dans le transport aérien commercial. »

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef

NOR : DEVA1019476A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications ;

Vu le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 modifié établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production ;

Vu le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 modifié relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 modifié concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles R. 133-1, R. 133-7 et D. 133-19 à D. 133-19-10 ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 10 juillet 2000 modifié relatif à l'homologation et l'approbation des matériels radioélectriques des stations d'aéronefs ;

Vu l'arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz,

Arrête :

Art. 1^{er}. – La licence de station d'aéronef atteste la conformité de la station d'émission radioélectrique d'un aéronef et de la station d'émission radioélectrique des engins de sauvetage embarqués au règlement relatif aux radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

Art. 2. – Une balise de localisation personnelle (PLB) conforme à l'arrêté du 26 mars 2008 susvisé et emportée à bord d'un aéronef n'est pas mentionnée sur la licence de la station d'aéronef ou de la station des engins de sauvetage.

Art. 3. – La demande de délivrance de la licence de station d'aéronef est faite par le propriétaire, l'exploitant ou l'organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef ou toute personne dûment mandatée par l'un d'eux.

Elle est accompagnée d'une attestation de conformité de la station d'émission de l'aéronef et de ses engins de sauvetage embarqués au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT, établie conformément aux articles 4 et 5 selon des modalités définies par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 4. – L'attestation de conformité citée ci-avant précise :

- les références du propriétaire de l'aéronef ou du détenteur de la carte d'identification d'un ULM et de l'exploitant de l'aéronef, le cas échéant ;
- les références de la personne ou de l'organisme rédigeant l'attestation ;

- les références de l'aéronef : constructeur, modèle, numéro de série et immatriculation ;
- et, pour chaque équipement émetteur :
- le fabricant ;
 - la référence de l'équipement, attribuée par le fabricant ;
 - la référence d'approbation, mentionnée à l'article 12, ou les justificatifs de la conformité de l'émetteur au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT.

Art. 5. – L'attestation de conformité citée ci-avant est établie par :

- un organisme d'entretien agréé pour l'entretien des installations radioélectriques, dans le cas d'une station d'émission comprenant un équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne et installée à bord d'un aéronef qui ne possède pas un certificat de navigabilité délivré conformément à l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale ;
- dans les autres cas, le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, qui peut être le propriétaire de l'aéronef ou l'organisme sous contrat agréé à cet effet, ou le détenteur de la carte d'identification d'un ULM.

Art. 6. – Le ministre chargé de l'aviation civile délivre la licence après étude de la demande et, dans le cas d'équipements ne faisant pas l'objet au moment de la demande d'une référence d'approbation prévue à l'article 12, après avoir évalué les éléments de démonstration de conformité au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT joints à la demande et avoir admis cette conformité.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut effectuer ou faire effectuer tous les contrôles jugés nécessaires, y compris sur aéronef.

Art. 7. – Dans l'attente de l'établissement de la licence, le récépissé de la demande de délivrance de la licence, accompagné d'une copie de cette demande et de l'attestation de conformité permet, pour une période limitée à deux mois, d'attester la conformité de la station d'émission radioélectrique de l'aéronef et des engins de sauvetage embarqués au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT.

Art. 8. – Lorsque la station d'émission de l'aéronef ou des engins de sauvetage embarqués est modifiée, la licence doit être amendée dans les mêmes conditions que lors de sa délivrance initiale.

Art. 9. – La licence de station d'aéronef est établie pour une durée de six ans dans le cas d'un aéronef exempté de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1 ou pour une durée illimitée dans les autres cas. Elle reste valide tant qu'elle n'est pas périmée et que :

- la station d'émission radioélectrique de l'aéronef et des engins de sauvetage embarqués reste conforme à la liste des émetteurs identifiée sur la licence ;
- les tests périodiques de bon fonctionnement prévus à l'article 14 ont été réalisés ;
- la station d'émission d'aéronef a été entretenue conformément aux dispositions de maintenance applicables à l'aéronef et aux équipements installés.

Art. 10. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre ou retirer la licence s'il constate que les conditions de délivrance ou de maintien de la validité de la licence ne sont pas respectées, après que la personne concernée a été en mesure de présenter ses observations.

Art. 11. – Pour les aéronefs sous laissez-passer, la licence de station d'aéronef peut prendre la forme d'une mention de conformité de la station d'émission de l'aéronef et des engins de sauvetage embarqués au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT, portée sur le laissez-passer ou dans une annexe au laissez-passer. La validité de cette mention est alors limitée à celle du laissez-passer.

Art. 12. – La référence d'approbation d'un émetteur visée à l'article 4 peut être :

- a) La référence aviation civile de l'émetteur dans la liste visée à l'article 8 de l'arrêté du 10 juillet 2000 susvisé ; ou
- b) La référence aviation civile de l'émetteur dans la liste visée à l'article 13 du présent arrêté ; ou
- c) La référence d'une autorisation délivrée conformément à la sous-partie O de l'annexe au règlement (CE) n° 1702/2003 susvisé.

Art. 13. – Le ministre chargé de l'aviation civile établit la liste des équipements émetteurs radioélectriques dont il a évalué et admis la conformité au règlement relatif aux radiocommunications de l'UIT telle qu'établie et attestée conformément à l'article 3 dans le cadre d'une demande de licence.

Cette liste précise pour chaque type d'équipement émetteur :

- une référence dite « référence aviation civile de l'équipement émetteur » ;
- le nom du fabricant ;
- la référence de l'équipement attribuée par le fabricant ;
- les références des justifications de la conformité.

Art. 14. – La station d'un aéronef utilisé en vol IFR, ou la station d'un aéronef utilisé en transport public en vol VFR, dont les équipements ne font pas l'objet d'un programme de fiabilité fait l'objet d'un test de bon fonctionnement tous les deux ans selon des modalités définies ou acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile. Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux ballons.

Un aéronef comprenant un équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne fait l'objet d'un test visant à s'assurer que l'équipement de surveillance transmet correctement les informations prévues, tous les deux ans, selon des modalités définies ou acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile. Toutefois, cette durée est portée à six ans dans le cas d'une station installée à bord d'un aéronef exempté de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1.

Art. 15. – Le chapitre I^{er} de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

1. Les mots de la définition de : « Station d'aéronef » sont remplacés par les mots suivants :

« Station d'aéronef : un ou plusieurs émetteurs ou récepteurs, ou un ensemble d'émetteurs et récepteurs, y compris les appareils accessoires, placés à bord d'un aéronef pour assurer un service de radiocommunication, de radionavigation, de surveillance ou de sauvetage ».

2. Il est inséré par ordre alphabétique la définition de station d'engin de sauvetage :

« Station d'engin de sauvetage : un ou plusieurs émetteurs ou récepteurs, ou un ensemble d'émetteurs et de récepteurs y compris les appareils accessoires, destinés aux besoins des naufragés, placés à bord d'un engin de sauvetage pour assurer un service de radiocommunication ou de sauvetage ».

Art. 16. – L'arrêté du 16 juillet 2001 relatif à une licence de station d'aéronef est abrogé.

Art. 17. – Les dispositions de l'article 14 de cet arrêté entrent en vigueur six mois après sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 18. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 18 avril 2011.

Pour la ministre et par délégation :
*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 19 avril 2011 modifiant l'arrêté du 16 juin 1999 modifié relatif à l'approbation des programmes de formation aux qualifications d'instructeurs

NOR : DEVA1100367A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 16 juin 1999 relatif à l'approbation des programmes de formation aux qualifications d'instructeurs ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en sa séance du 8 novembre 2010,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Les paragraphes 5, 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 2 de l'arrêté du 16 juin 1999 susvisé sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Exercices de formation.

5. Sur simulateur de vol (SFI[A], TRI[A] et TRI[A] restreint) (**):

S'il n'existe pas de simulateur de vol, les items avec un astérisque (*) doivent être effectués sur un avion (pour les TRI[A]).

- (a) Utilisation de la check-list, réglage des moyens radio/navigation ;
- (b) Démarrage des moteurs ;
- (c) Vérifications avant le décollage (*) ;
- (d) Décollage aux instruments, passage au vol aux instruments après décollage ;
- (e) Décollage par vent de travers ;
- (f) Panne de moteur au décollage entre V1 et V2 ;
- (g) Décollage interrompu avant d'atteindre V1 ;
- (h) Buffeting à Mach élevé, caractéristiques de vol spécifiques (le cas échéant) ;
- (i) Virages serrés (*) ;
- (j) Sortie d'une amorce de décrochage/décollage, en configuration lisse et configuration d'atterrissage (*) ;
- (k) Approche aux instruments à la hauteur de décision ou à l'altitude/hauteur minimale de descente, en manuel, avec panne de moteur simulée au cours de l'approche, de l'atterrissage ou de la remise des gaz ;
- (l) Atterrissage interrompu et remise des gaz ;
- (m) Atterrissage par vent de travers.

6. Opérations en catégorie II et III, si applicable ;

(a) Approches de précision en mode automatique, remise des gaz avec l'automanette et directeur de vol, provoquées par des pannes avion ou des équipements au sol ;

(b) Remise des gaz dûe aux conditions météorologiques ;

(c) Remise des gaz à DH dûe à une position décalée par rapport à l'axe central ;

(d) L'une des approches en CAT II/CAT III doit aboutir à un atterrissage.

7. Sur avion (non applicable à la formation SFI ou pour une formation Zero Flight Time par un TRI[A]) :

- (a) Familiarisation avec les commandes de vol au cours des vérifications extérieures ;
- (b) Utilisation de la check-list, réglage des moyens radio/navigation, démarrage des moteurs ;
- (c) Roulage ;
- (d) Décollage ;
- (e) Panne moteur au cours du décollage immédiatement après V₂, après avoir atteint l'assiette de montée ;
- (f) Autres procédures d'urgence (le cas échéant) ;
- (g) Approche aux instruments jusqu'à la DH, en manuel, avec panne de moteur simulée au cours de l'approche, de l'atterrissage ou de la remise des gaz ;
- (h) Remise des gaz avec un moteur en panne simulée à partir de la DH ;
- (i) Atterrissage avec panne simulée du moteur critique. »

Art. 2. – La deuxième partie de l'annexe 2 de l'arrêté du 16 juin 1999 est complétée par un paragraphe 8 ainsi rédigé :

« 8. Sur avion (levée de restriction pour les TRI[A] restreint) :

- (a) Familiarisation avec les commandes de vol au cours des vérifications extérieures ;
- (b) Utilisation de la check-list, réglage des moyens radio / navigation, démarrage des moteurs ;
- (c) Roulage ;
- (d) Décollage ;
- (e) Panne moteur au cours du décollage immédiatement après V₂, après avoir atteint l'assiette de montée ;
- (f) Autres procédures d'urgence (le cas échéant) ;
- (g) Remise des gaz avec un moteur en panne simulée à partir de la DH ;
- (h) Atterrissage avec panne simulée du moteur critique. »

Art. 3. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 avril 2011.

Pour la ministre et par délégation :
*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

(**) Pour TRI restreint, cette formation sur simulateur de vol est approuvée.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 19 avril 2011 fixant les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe d'avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur et d'hydravion

NOR : DEVA1028780A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Après l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans sa séance du 8 novembre 2010,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe d'avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur et d'hydravion.

L'autorité désigne le ministre chargé de l'aviation civile ou toute autre autorité prévue par une disposition réglementaire.

CHAPITRE I^{er}

Dispositions applicables aux avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur

Art. 2. – Est considéré comme avion monosiège, un avion :

1. Monoplace ou
2. Multiplace mais ne disposant que d'un siège pilote, tous les autres sièges ne permettant pas :
 - d'accéder aux commandes essentielles pour le contrôle de la trajectoire de vol (manche, palonniers, puissance moteur) ;
 - de voir les instruments principaux nécessaires au vol (anémomètre, altimètre, compte-tours hélice) ;
 - de communiquer avec l'occupant du siège pilote.

Art. 3. – Pour obtenir une qualification de classe sur avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur, les pilotes titulaires d'une qualification de classe sur avions monomoteurs à turbopropulseur doivent effectuer un cours adapté avec un instructeur habilité. Le contenu de ce cours est défini en fonction de l'expérience du candidat et doit être approuvé par l'autorité. Le cours est suivi d'un lâcher de l'élève durant lequel l'évolution est supervisée par l'instructeur, soit depuis le sol, soit à bord de l'avion, depuis une place non équipée de double commande.

Art. 4. – Pour obtenir une qualification de classe d'avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur, les pilotes non titulaires d'une qualification de classe sur avions monomoteurs à turbopropulseur doivent remplir les conditions suivantes :

1. Remplir les conditions de la formation théorique requises au paragraphe FCL 1.261 (a) et à l'appendice 1 au FCL 1.261 (a) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs ;

2. Remplir les conditions de formation pratique requises au paragraphe FCL 1.261(b) et à l'appendice 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs, sur avion monomoteur à turbopropulseur multiplace jugé équivalent par l'autorité et équipé de double commande ;

3. Satisfaire à une épreuve pratique d'aptitude dont le contenu est déterminé par l'autorité.

Art. 5. – Les conditions de validité des qualifications de classe d'avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur sont celles fixées au paragraphe FCL 1.245 (c) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé.

Les conditions de prorogation requises sont celles fixées au paragraphe FCL 1.245 (C) (2) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé et le contrôle de compétence est effectué sur un avion monomoteur à turbopropulseur multiplace jugé équivalent par l'autorité et équipé de double commande.

Si la validité d'une qualification de classe d'avions monosièges monomoteurs à turbopropulseur a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude figurant aux appendices 1 et 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans ses parties relatives aux classes d'avions monomoteurs. Cette épreuve est effectuée sur un avion monomoteur à turbopropulseur multiplace jugé équivalent par l'autorité et équipé de double commande.

CHAPITRE II

Dispositions applicables aux hydravions

Art. 6. – Le programme de formation pour la délivrance d'une qualification de classe monopilote monomoteur à piston (SEP Hydravion) doit inclure des connaissances théoriques et de la formation pratique au vol. Le contenu du programme de formation est fixé par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

Les cours de formation au pilotage en vue de la délivrance d'une qualification de classe monopilote monomoteur à piston (SEP Hydravion) doivent inclure au moins huit heures d'instruction en vol en double-commande si le candidat détient la version terrestre de la qualification de classe ou dix heures s'il ne la détient pas.

La qualification de classe SEP (Hydravion) comprend plusieurs variantes dont le détail est fixé dans la liste des classes et des types d'avion publiée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Une formation aux différences est requise pour changer de variante. Le cours de formation au pilotage portant sur les variantes entre les hydravions à coques, les hydravions à flotteurs et les hydravions amphibies doivent inclure au moins dix amerrissages en double commande.

Art. 7. – Les conditions de validité des qualifications de classe monopilote monomoteur à piston hydravion (SEP Hydravion) sont celles fixées au paragraphe FCL 1.245 (c) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé.

Art. 8. – Pour proroger une qualification de classe monopilote monomoteur à piston hydravion (SEP Hydravion), le candidat doit :

1. Dans les trois mois précédant l'expiration de la qualification, avoir réussi un contrôle de compétence conformément aux dispositions des appendices 1 et 3 aux FCL 1.240 et 1.295 ou des appendices 1 et 2 au FCL 1.210 avec un examinateur pour la qualification à laquelle il postule ; ou

2. Dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification à laquelle il postule, avoir effectué douze heures de vol sur avion monomoteur à pistons ou sur motoplaneur (TMG) incluant :

a) Six heures en qualité de commandant de bord ;

b) Douze décollages et douze amerrissages ; et

c) Un vol d'entraînement sur hydravion d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur FI(A) ou un instructeur CRI(A). Ce vol peut être remplacé par n'importe quel autre contrôle de compétence ou une épreuve d'aptitude sur n'importe quel(le) type ou classe d'hydravion.

Art. 9. – Sans préjudice des dispositions prévues à la sous-partie H de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé (FCL 1), un instructeur appelé à dispenser la formation prévue à l'article 6 doit :

1. Etre habilité à remplir les fonctions de pilote-commandant de bord de l'aéronef utilisé au cours de cette formation ;

2. Avoir accompli au moins quinze heures en tant que pilote sur n'importe quel(le) type ou classe d'hydravion correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser ;

3. Avoir réalisé après formation un minimum de dix amerrissages en tant que commandant de bord ;

4. Etre titulaire d'une qualification FI(A) ou CRI (A) en état de validité.

Art. 10. – Sans préjudice de la sous-partie I de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 (FCL 1) susvisé, un examinateur chargé de conduire :

1. L'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe hydravion ;

2. Les contrôles de compétence en vue de la prorogation ou du renouvellement des qualifications de classe hydravion,

doit satisfaire au minimum aux exigences prévues à l'article 9.

Art. 11. – Une qualification de classe SEP Hydravion délivrée après une formation dispensée dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'Espace économique européen, dans le respect des exigences fixées par l'autorité aéronautique de cet Etat, est reconnue équivalente à une qualification de classe SEP hydravion obtenue dans les conditions fixées au présent arrêté.

Art. 12. – L'arrêté du 7 novembre 2005 fixant les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe pour les avions multimoteurs à propulsion axiale, les avions monosièges et les hydravions est abrogé.

Art. 13. – A la date d'application du présent arrêté, les pilotes titulaires d'une qualification de classe monosiège monomoteur à piston, d'une qualification de classe monosiège à motorisation rapprochée, d'une qualification de classe d'avions multimoteurs à propulsion axiale sont considérés comme possédant la variante SEP(t) correspondante.

Art. 14. – Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 15. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 avril 2011.

Pour la ministre et par délégation :
*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 18 juillet 2011 portant modification de diverses dispositions relatives au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

NOR : DEVA1113384A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le code des transports, et notamment les articles L. 6400-1, L. 6412-1 et L. 6412-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 133-1, R. 133-2, R. 133-3 et D. 510-7 ;

Vu l'arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 28 août 1978 modifié portant classification des certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 22 novembre 1978 relatif aux certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 14 octobre 1980 relatif aux conditions et procédures d'identification des aéronefs et de leurs éléments constitutifs ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié 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) ;

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

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 2002 relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4) ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) ;

Vu l'arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC),

Arrête :

Art. 1^{er}. – Les dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 28 février 2006 susvisé sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *Art. 3.* – Classement d'un aéronef :

« Le ministre chargé de l'aviation civile prononce ou refuse le classement d'un aéronef en aéronef de collection, le cas échéant, après consultation d'experts dans les conditions prévues à l'article 5 du présent arrêté, en tenant compte notamment :

« – de l'objectif de préservation du patrimoine aéronautique ;

« – du nombre, de la rareté et de la représentativité des aéronefs en état de vol ;

« – dans le cas d'une reproduction, des différences entre cette reproduction et l'original. »

Art. 2. – L'intitulé du titre II : « Commission consultative d'experts » du même arrêté est remplacé par le suivant : « Titre II. – Experts ».

Art. 3. – Les dispositions des articles 4 et 5 du même arrêté sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *Art. 4.* – Désignation des experts :

« Six experts sont désignés en fonction de leur connaissance du domaine des aéronefs de collection par le ministre chargé de l'aviation civile, un expert sur proposition du directeur du Musée de l'air et de l'espace et cinq experts sur proposition du président de la Fédération réseau du sport de l'air (Fédération RSA).

« Le ministre chargé de l'aviation civile maintient à jour une liste de ces experts.

« *Art. 5.* – Consultation des experts :

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut consulter les experts mentionnés à l'article 4 afin :

« – d'examiner les critères justifiant le classement de l'aéronef, notamment ses caractéristiques techniques, sa rareté et sa représentativité ;

« – d'évaluer les conditions techniques d'utilisation et de maintenance de l'aéronef, notamment en tenant compte des questions de nuisances ;

« – d'évaluer la qualification de type ou de classe applicable, et dans le cas d'une qualification de type d'aéronef de collection, d'évaluer les conditions de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de cette qualification de type d'aéronef de collection ;

« – d'évaluer la désignation des pilotes chargés de la formation telle que prévue à l'article 22.

« Ces experts peuvent également appeler l'attention du ministre chargé de l'aviation civile sur l'intérêt d'autoriser dans un régime adéquat avec les limitations appropriées les vols d'un appareil qui ne peut pas être classé en aéronef de collection mais dont la conservation en état de vol est jugée importante pour la communauté aéronautique.

« Le ministre chargé de l'aviation civile ou les experts peuvent faire appel à toute personne extérieure dont la compétence leur paraît utile.

« Les experts sont informés de toute décision du ministre chargé de l'aviation civile relative au refus de classement, à la qualification de classe ou de type applicable et aux conditions de formation et de maintien des compétences associées. »

Art. 4. – Les dispositions de l'article 6 du même arrêté sont abrogées.

Art. 5. – Les dispositions de l'article 7 du même arrêté sont modifiées ainsi qu'il suit :

1. Le dernier alinéa est supprimé.

2. Les mots : « , et accompagnée d'un projet de programme d'entretien de l'aéronef » sont insérés après les mots : « patrimonial de cet aéronef ».

Art. 6. – A l'article 8 du même arrêté, les mots : « classement, telle que prévue aux articles 2, 3, 4 et 6 » sont remplacés par les mots : « classement dans les conditions prévues à l'article 3 ».

Art. 7. – A l'article 10 du même arrêté, les mots : « les services de la circulation aérienne concernés » sont remplacés par les mots : « par écrit l'autorité de l'aviation civile locale compétente dans le ressort territorial de laquelle ce premier vol aura lieu ».

Art. 8. – Les dispositions de l'article 11 du même arrêté sont modifiées ainsi qu'il suit :

1. Les mots : « en application de l'article 15 de l'arrêté du 6 septembre 1967 susvisé pouvant tenir lieu de fiche de navigabilité, » sont supprimés.

2. Les mots : « prévu à l'article 7 » sont remplacés par les mots : « requis lors de la demande de CNRAC ».

3. Il est ajouté dans l'énumération un quatrième tiret qui contient la disposition suivante :

« – un manuel de maintenance, incluant, le cas échéant, les références aux documents antérieurs de maintenance de l'aéronef, notamment ceux émis par le constructeur de l'aéronef. »

4. Il est ajouté un dernier alinéa qui contient les dispositions suivantes :

« Le postulant présente tout document ou toute information complémentaire nécessaire à l'instruction de la demande. »

Art. 9. – Les dispositions de l'article 12 du même arrêté sont modifiées ainsi qu'il suit :

1. Les dispositions du premier alinéa sont remplacées par les dispositions suivantes :

« L'aéronef, sa documentation associée finalisée et le compte rendu des épreuves au sol et en vol sont tenus à la disposition de l'autorité. »

2. Le dernier alinéa est supprimé.

Art. 10. – Les dispositions de l'article 15 du même arrêté sont modifiées ainsi qu'il suit :

1. Les mots : « des articles 16 et 17 » sont remplacés par les mots : « du titre V ».

2. Les mots : « le propriétaire ne peut montrer que les exigences applicables pour l'entretien et le maintien de la navigabilité ont été satisfaites conformément aux dispositions de l'article 18 » sont supprimés.

Art. 11. – L'article 18 du même arrêté est déplacé en dernier article des dispositions du titre V du même arrêté intitulé : « Titre V. – Gestion de la navigabilité de l'aéronef ».

Art. 12. – A la fin des dispositions de l'article 18 du même arrêté, il est ajouté l'alinéa suivant :

« Ce programme d'entretien n'est soumis à acceptation du ministre chargé de l'aviation civile que pour les aéronefs équipés de turboréacteurs, les hélicoptères à turbine ou les aéronefs de conception particulière dont le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour une liste. »

Art. 13. – Les dispositions de l'article 19 du même arrêté sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *Art. 19.* – Aptitude du CNRAC à des activités particulières :

« Le ministre notifie au détenteur du CNRAC les conditions techniques complémentaires qui permettent à un aéronef titulaire d'un CNRAC d'effectuer des activités particulières ou du remorquage de planeur, et l'autorise à ces activités avec les limites associées lorsque les conditions techniques complémentaires sont satisfaites.

« *Art. 19-1.* – Limites d'utilisation :

« 1. Un aéronef titulaire du CNRAC ne peut pas effectuer :

« a) Du transport aérien à titre onéreux ;

« b) Des vols locaux à titre onéreux définis à l'article D. 510-7 du code de l'aviation civile ;

« c) Des activités particulières, telles qu'elles sont définies dans l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé ; toutefois sont autorisées les activités particulières ayant pour but la mise en valeur du patrimoine aéronautique :

« – lors de manifestations aériennes, dans le cadre de l'autorisation préfectorale définie dans l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes ;

« – lors d'autres vols, par autorisation spécifique du ministre chargé de l'aviation civile.

« d) Des vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes. Toutefois sont autorisés :

« – les vols aux fins de délivrance, prorogation ou renouvellement d'une qualification de type d'aéronef de collection ;

« – les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages ;

« e) Du transport aérien, sauf dans les conditions suivantes :

« Les seules personnes autorisées à bord sont les membres de l'équipage minimum de conduite dûment qualifiés conformément aux dispositions du titre VIII ci-après, les personnes en formation, le cas échéant les membres d'équipage de conduite chargés de la formation et les membres d'équipage de conduite chargés des épreuves pratiques, ainsi que les personnes qui ont une fonction essentielle en rapport avec le but du vol effectué.

« Toutefois, si l'aéronef est régulièrement entretenu par un organisme agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés, le transport à titre gratuit dans la limite de cinq occupants équipage compris est autorisé.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut néanmoins augmenter cette limite à neuf occupants, équipage de l'aéronef compris, si les conditions additionnelles suivantes sont satisfaites :

« – la documentation de maintenance de l'aéronef fourni par le constructeur est disponible, ou à défaut le cas échéant, une documentation basée sur des normes reconnues de maintenance ;

« – les personnels chargés de l'entretien disposent de qualifications dans le domaine de la propulsion, de la structure et de l'avionique en relation avec l'aéronef considéré et acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile ;

« – le programme d'entretien requis est accepté par le ministre chargé de l'aviation civile qui peut consulter les experts définis au titre II du présent arrêté ;

« – l'exploitant a défini de manière écrite le briefing de consignes de sécurité à faire avant chaque vol aux passagers de l'aéronef ;

« – l'exploitant désigne une personne responsable chargée du maintien de la navigabilité de l'aéronef et qui veille à la mise en œuvre du programme d'entretien et de toute action nécessaire pour la sécurité des vols ;

« – le nombre annuel d'heures de vol effectuées avec un nombre de personnes transportées au-delà de cinq occupants équipage compris est limité à 100 heures ; l'exploitant fournit au ministre chargé de l'aviation civile un compte rendu annuel de l'activité réellement effectuée et la liste des personnes transportées.

« La limite en terme de personnes transportées mentionnée ci-dessus ne peut en aucun cas excéder le nombre maximal de passagers de l'aéronef quand il a été mentionné par le constructeur de l'aéronef.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut annuler cette extension si les conditions précédentes ne sont pas satisfaites. Il notifie par écrit sa décision à l'exploitant de l'aéronef.

« f) Des vols autrement que selon les règles du vol à vue (VFR) de jour, sauf autorisation spécifique du ministre chargé de l'aviation civile.

« 2. Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser des vols ayant pour but la mise en valeur du patrimoine aéronautique, notamment lors de tournages cinématographiques, si les conditions techniques complémentaires qu'il notifie sont satisfaites.

« 3. Les vols sont effectués au-dessus du territoire de la République française, ou au-dessus des territoires ayant contracté avec la France des accords particuliers, ou dans le cadre d'une autorisation particulière accordée par un autre Etat.

« 4. Dans le but d'assurer la sécurité, le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer toute autre limitation, soit au moyen d'une consigne opérationnelle ou de navigabilité, soit par annotation sur le CNRAC, notamment, de limitations relatives aux zones de survol autorisées, aux conditions d'entraînement des équipages, et aux conditions de convoyage de l'aéronef.

« 5. Une plaquette parfaitement lisible par le pilote et les passagers doit être apposée. Elle porte l'inscription suivante : *“Cet aéronef circule avec un certificat de navigabilité restreint. Son utilisation est soumise à des restrictions spécifiques, notamment le transport de passagers à titre onéreux est interdit.”*

« Toutefois, toute plaquette ayant le même objet et apposée dans les conditions requises par la réglementation antérieure demeure valable. »

Art. 14. – A l'article 21 du même arrêté, les mots : « prévue à l'article 11, ainsi que le programme d'entretien de l'aéronef prévu à l'article 18 » sont remplacés par les mots : « associée au CNRAC ».

Art. 15. – Les dispositions de l'article 22 du même arrêté sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *Art. 22.* – Règles générales :

« Les dispositions fixées par la sous-partie F de l'annexe FCL 1 à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, par la sous-partie F de l'annexe FCL 2 à l'arrêté du 12 juillet 2005 susvisé et par la sous-partie F de l'annexe FCL 4 à l'arrêté du 28 octobre 2002 relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion sont applicables aux CNRAC. »

Art. 16. – Les dispositions de l'article 23 du même arrêté sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *Art. 23.* – Règles particulières applicables à certains aéronefs de collection :

« Toutefois, lorsque certains aéronefs de collection ne permettent pas l'application des règles générales définies à l'article 22, en raison de leurs caractéristiques ou de leur caractère unique, ils peuvent être mis en œuvre par des pilotes auxquels le ministre chargé de l'aviation civile a délivré une qualification de type d'aéronef de collection.

« Une instruction du ministre chargé de l'aviation civile fixe la liste des qualifications de type d'aéronefs de collection.

« Les dispositions fixées par les sous-parties F des annexes aux arrêtés FCL visés à l'article 22 ne sont pas applicables à ces aéronefs, pour lesquels les conditions de délivrance, de prorogation ou de renouvellement des qualifications de type d'aéronef de collection sont notifiées aux postulants.

« Les qualifications de type d'aéronefs de collection ont une durée de validité de quatre ans. »

Art. 17. – L'intitulé du titre de l'article 24 du même arrêté est remplacé par l'intitulé suivant :

« *Art. 24.* – Formation aux qualifications de type ».

Art. 18. – L'intitulé du titre de l'article 25 du même arrêté est remplacé par l'intitulé suivant :

« *Art. 25.* – Epreuve pratique d'aptitude à une qualification de type ».

Art. 19. – A l'article 26 du même arrêté, les mots : « le directeur du contrôle de la sécurité » sont remplacés par les mots : « la directrice de la sécurité de l'aviation civile ».

Art. 20. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 18 juillet 2011.

Pour la ministre et par délégation :
La directrice
de la sécurité de l'aviation civile,
F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs

NOR: DEVA1102028A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et la ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 211-10 et R. 216-14 ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Aux fins du présent arrêté, on entend par :

a) Accostage : manœuvre de l'avion permettant d'atteindre le point précis de son arrêt à son poste de stationnement ; l'accostage débute lorsque le pilote commence à suivre les indications du système d'accostage et se termine lorsque l'avion est immobilisé au point précis de son arrêt au poste de stationnement ;

b) Aire de trafic : aire, définie sur un aéroport terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;

c) Guidage : ensemble de procédés destinés à positionner correctement un aéronef dans ses déplacements au sol ;

d) Poste de stationnement : emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef ;

e) Repoussage : recul d'un aéronef par l'utilisation d'équipements spécialisés pour quitter son poste de stationnement ;

f) Signaleur (ou placeur ou placier) : le rôle de signaleur consiste à guider un aéronef sur l'aire de trafic en effectuant des signaux de guidage normalisés à l'intention du pilote de cet aéronef tel que défini dans l'annexe de l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

g) Système d'accostage : tout dispositif non embarqué, matériel ou humain, permettant au pilote de l'aéronef de réaliser l'accostage ;

h) Système de guidage : système servant à guider l'aéronef afin qu'il se positionne correctement dans ses déplacements au sol ;

i) Système de guidage visuel pour l'accostage : système qui fournit au pilote des renseignements de base et passifs sur l'azimut et le point précis de l'arrêt de l'avion ;

j) Système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage : système qui, en plus des renseignements de base et passifs sur l'azimut et le point précis de l'arrêt de l'avion, fournit au pilote, pour l'accostage, des renseignements de guidage actifs comme l'indication du type d'aéronef, des renseignements sur la distance restante et la vitesse de rapprochement ;

k) Traitement en escale : ensemble des opérations effectuées lors de l'escale d'un aéronef.

Art. 2. – Les personnes en charge des opérations de guidage et de stationnement des aéronefs reçoivent une formation appropriée incluant une formation générale et une formation locale.

La formation générale consiste à maîtriser les signaux normalisés et à acquérir les principes relatifs au stationnement et à la circulation au sol des aéronefs en prenant en compte les dangers inhérents à ces manœuvres. La formation locale consiste à maîtriser le guidage en prenant en compte les spécificités de l'exploitation de la plate-forme.

Art. 3. – L'exploitant d'aérodrome fournit un manuel d'exploitation des aires de trafic, incluant les conditions d'utilisation des postes de stationnement, aux organismes en charge du guidage des aéronefs et le met à disposition des organismes chargés de la formation locale.

Les consignes d'utilisation des systèmes de guidage et d'accostage des aéronefs utilisant aussi bien un système de guidage visuel ou un dispositif humain sont fournies par l'exploitant d'aérodrome aux assistants en escale et sont à disposition des personnes intervenant dans les opérations d'accostage, de traitement en escale et de repoussage des aéronefs.

Pour les systèmes perfectionnés de guidage visuels pour l'accostage, une fiche récapitulative des consignes d'utilisation est rédigée par l'exploitant d'aérodrome, et se trouve à proximité de chaque poste de stationnement.

Art. 4. – Le signaleur a en charge de vérifier visuellement que le poste de stationnement est dans des conditions telles que l'accostage peut s'effectuer sans compromettre la sécurité de l'aéronef.

Art. 5. – Lorsqu'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est mis en place sur un aérodrome, les caractéristiques et les fonctions de ce système respectent l'annexe 1 au présent arrêté.

Art. 6. – Lorsqu'un poste de stationnement est muni d'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage des aéronefs, une personne dûment formée se trouve à proximité d'une commande du dispositif afin de déclencher, en cas d'urgence, un arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage.

Art. 7. – Le paragraphe 3.4.4 de l'annexe 1 de l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne est abrogé.

Art. 8. – Le présent arrêté est applicable dans les îles Wallis-et-Futuna, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.

Art. 9. – Le directeur général de l'aviation civile et le délégué général à l'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 le 8 août 2011.

*La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur adjoint
de la sécurité de l'aviation civile,
R. JOUTY*

*La ministre auprès du ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,*

Pour la ministre et par délégation :

*L'adjoint au délégué général
à l'outre-mer, chargé du suivi du CIOM,
S. GRAUVOGEL*

ANNEXE 1

CARACTÉRISTIQUES ET FONCTIONS D'UN SYSTÈME PERFECTIONNÉ DE GUIDAGE VISUEL

1. Conditions d'utilisation

1.1. Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est utilisé uniquement dans des conditions en fonction desquelles ses performances opérationnelles ont été spécifiées par le constructeur de ce système.

1.2. Dans le cas où un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est installé sur un poste, conjointement avec un autre système de guidage, les informations fournies par les deux systèmes ne sont pas incompatibles.

1.3. Une méthode est prévue pour indiquer qu'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage n'est pas en service ou qu'il est inutilisable par l'exploitant d'aérodrome.

2. Emplacement

2.1. Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est situé de manière à ce qu'il assure, pendant toute la manœuvre d'accostage, un guidage sans obstruction et non ambigu.

3. Caractéristiques

3.1. Le système est conçu afin que les informations fournies au pilote soient suffisamment lisibles et visibles en toutes circonstances en tenant notamment compte des effets de la lumière solaire ou de toutes autres sources lumineuses aux alentours.

3.2. Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage fournit, au minimum, les renseignements de guidage ci-après, aux étapes appropriées de la manœuvre d'accostage :

- a) Une indication d'arrêt d'urgence ;
- b) Le type et le modèle d'aéronef pour lequel le guidage est assuré ;
- c) Une indication de l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement ;
- d) La direction de la correction d'azimut nécessaire pour corriger l'écart par rapport à l'axe ;
- e) Une indication de la distance à parcourir avant le point d'arrêt ;
- f) Une indication que l'aéronef a atteint le point d'arrêt désigné ;
- g) Un avertissement si l'aéronef dépasse le point d'arrêt désigné.

3.3. Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est capable de fournir des renseignements de guidage pour l'accostage pour toutes les vitesses que l'aéronef peut avoir lors de cette manœuvre.

3.4. Le temps de traitement qui s'écoule entre la constatation de l'écart latéral et son affichage n'entraîne pas, dans des conditions normales d'exploitation, une déviation de l'aéronef supérieure à 1 m par rapport à l'axe du poste de stationnement.

3.5. Lorsque les renseignements sur l'écart de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement et la distance à parcourir avant le point précis de son arrêt sont affichés, leur précision est celle qui est indiquée dans le tableau suivant ci-dessous :

RENSEIGNEMENTS de guidage	ÉCART MAXIMAL au point précis de l'arrêt de l'aéronef (zone d'arrêt)	ÉCART MAXIMAL à 9 m du point précis de l'arrêt de l'aéronef	ÉCART MAXIMAL à 15 m du point précis de l'arrêt de l'aéronef	ÉCART MAXIMAL à 25 m du point précis de l'arrêt de l'aéronef
Azimut	± 250 mm	± 340 mm	± 400 mm	± 500 mm
Distance	± 500 mm	± 1 000 mm	± 1 300 mm	Non précisé

3.6. Les symboles et éléments graphiques utilisés pour exprimer les renseignements de guidage représentent de manière intuitive le type de renseignements fournis.

L'utilisation des couleurs est adéquate et respecte les conventions en matière de signaux, à savoir le rouge, le jaune et le vert signifient respectivement un danger, une mise en garde ou des conditions normales ou bonnes.

Les effets des contrastes de couleurs sont également pris en compte.

3.7. Les renseignements sur l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement sont fournis au moins 25 m avant le point précis de son arrêt.

L'indication de la distance restante jusqu'au point précis de son arrêt peut être illustrée au moyen d'un code de couleurs et représentée d'une manière proportionnelle à la vitesse effective de rapprochement de l'aéronef et à la distance qui lui reste à parcourir avant le point précis de son arrêt.

3.8. La distance à parcourir et la vitesse de rapprochement commencent à être fournies en continu au moins 15 m avant le point précis de son arrêt.

3.9. La distance à parcourir, lorsqu'elle est indiquée en chiffres, est donnée en nombres entiers de mètres jusqu'au point d'arrêt et en nombres comportant une décimale à partir d'au moins 3 m avant le point précis de son arrêt.

4. Arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage

4.1. Durant toute la manœuvre d'accostage, un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage indique d'une manière adéquate s'il est nécessaire d'arrêter immédiatement l'aéronef. Dans une telle éventualité, notamment à cause d'une panne du système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage, aucun autre renseignement n'est affiché.

4.2. Des moyens permettant de déclencher un arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage sont en place.

4.3. Le mot : « STOP » en caractères rouges s'affiche quand il faut arrêter immédiatement la manœuvre d'accostage.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE ET DES ANCIENS COMBATTANTS

Arrêté du 1^{er} septembre 2011 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat

NOR : DEFL1123794A

Le ministre de la défense et des anciens combattants et la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946 et publiée dans sa version authentique en langue française par décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article R. 131-4 ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 8 juin 2009 portant réglementation de la circulation aérienne militaire ;

Vu l'avis du directoire de l'espace aérien en date du 10 juin 2011,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Le survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat et dont le ministre de la défense est affectataire principal est interdit au-dessous d'une hauteur de 300 mètres (1 000 pieds).

Art. 2. – Les aérodromes visés par l'article 1^{er} ci-dessus figurent sur la liste annexée au présent arrêté et sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Art. 3. – Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas aux aéronefs ayant obtenu une clairance ou une autorisation de l'autorité compétente.

Art. 4. – L'arrêté du 1^{er} juillet 1993 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat est abrogé.

Art. 5. – Le directeur des services de la navigation aérienne et le directeur de la circulation aérienne militaire 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 le 1^{er} septembre 2011.

*Le ministre de la défense
et des anciens combattants,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur
de la circulation aérienne militaire,*
P. ADAM

*La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,*
Pour la ministre et par délégation :

*Le chef de la mission
Ciel unique européen
et de la réglementation
de la navigation aérienne,*
G. MANTOUX

A N N E X E

LISTE DES AÉRODROMES

Cambrai-Epinoy.
Cazaux.
Cognac-Châteaubernard.
Creil.
Etain-Rouvres.
Evreux - Fauville.
Landivisiau.
Luxeuil - Saint-Sauveur.
Nancy-Ochey.
Orange-Caritat.
Orléans-Bricy.
Phalsbourg-Bourscheid.
Saint-Dizier - Robinson.
Salon.
Solenzara.
Villacoublay-Vélizy.