

CHAPITRE II

REGLES GENERALES

2.1. Rôles

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

(Arrêté du 22 juin 1999)

Les brevets et licences désignés auxquels il est fait référence dans le présent arrêté sont les brevets et licences délivrés conformément à celui-ci.

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.
- brevet et licence de pilote d'U.L.M.
- brevet et licence de base de pilote d'avion.

(Arrêté du 12 janvier 1984)

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

2.3. Aptitude physique et mentale

(Arrêté du 19 mai 2008)

Les stagiaires et les titulaires de licences mentionnées au paragraphe 2.2 doivent être physiquement et mentalement apte à piloter des aéronefs. Les conditions de cette aptitude sont fixées par l'arrêté du 2 décembre 1988 modifié relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aviation civile.

Elle est établie par un certificat délivré par une autorité médicale.

Aucun des termes de ce paragraphe ne concerne la licence de pilote d'ULM.

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. *(Arrêté du 22 juin 1999)* Ils doivent en outre être présentés par l'instructeur ou le cas échéant par l'organisme de formation 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.

(Arrêté du 12 janvier 1984)

La validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques est fixée, sauf dérogations particulières :

- A 2 ans pour les brevets et licences de pilote de planeur, de pilote privé avion et de pilote privé hélicoptère et pour le brevet et la licence de base de pilote d'avion.

- A 3 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.

(Arrêté du 19 mai 2008)

2.5. Les licences peuvent être délivrées, prorogées, renouvelées ou considérées comme valides si leurs titulaires :

- 1) remplissent les conditions d'aptitude précisées aux paragraphes suivants pour chaque licence;
- 2) répondent aux conditions fixées au paragraphe 2.3 en ce qui concerne l'aptitude physique et mentale.

2.6 (abrogé par arrêté du 04 juillet 2006)

2.7. Privilèges particulier

(Arrêté du 4 mai 2000)

2.7.1. Utilisation de la radiotéléphonie

Radiotéléphonie en langue française :

Tout détenteur d'un brevet ou d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un avion, d'un hélicoptère, d'un planeur ou d'un ballon libre est habilité à assurer, à bord de tout aéronef, les communications radiotéléphoniques en langue française.

Tout détenteur d'un brevet et d'une licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé (ULM) est habilité à assurer, à bord de tout aéronef, les communications radiotéléphoniques en langue française s'il a satisfait à l'épreuve correspondante définie par arrêté. Les pilotes d'ULM qui avaient acquis ce privilège en vertu de dispositions antérieures disposent également de cette habilitation.

La mention correspondante sera apposée sur la licence.

(Arrêté du 02 juillet 2007)

2.7.2. Pratique de la voltige

Pour pratiquer la voltige au sens de l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils, tout pilote doit avoir reçu une formation spéciale dont le contenu et les modalités sont prescrits par arrêté.

2.7.3. Remorquage de planeur

Pour effectuer des remorquages de planeur, tout pilote d'avion devra avoir reçu une formation particulière suivant les modalités prescrites par instruction ministérielle.

2.7.4. Largage de parachutistes

Pour effectuer des largages de parachutistes, tout pilote d'avion devra avoir reçu une formation particulière suivant des modalités prescrites par instruction ministérielle.

2.8. Qualifications

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.

(Arrêté du 28 octobre 1987)

2.8.1. Qualifications de classe ou de type

Des qualifications de classe ou de type d'aéronefs sont exigées des pilotes pour les habilitier à exercer leurs fonctions à bord des aéronefs de la classe ou du type désignés dans la limite des licences qu'ils détiennent.

Cette disposition ne s'applique pas au pilotage :

- de planeur,
- d'avion avec une licence de base,
- de ballon libre.

2.8.2. Qualification de vol aux instruments (IFR)

Une qualification de vol aux instruments est obligatoire pour habilitier le pilote privé avion ou hélicoptère à effectuer des vols en utilisant les règles de vol aux instruments.

(Arrêté du 22 juin 1999)

2.8.3. Une qualification d'instructeur est obligatoire pour habilitier tout navigant détenteur d'une licence ou d'une qualification à dispenser ou à sanctionner l'instruction en vol requise pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de ladite licence ou qualification.

(Arrêté du 2 février 2004)

2.8.4. Qualifications montagne

Une qualification montagne "roues" autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces et les altiports.

Une qualification montagne "skis" autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces enneigées et les altiports enneigés.

.

2.8.5. Qualification de vol de nuit avion

Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habilitier le pilote privé avion non titulaire de la qualification de vol aux instruments : 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 habilitier 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.

2.8.7. Qualification ascension de nuit

Une qualification ascension de nuit est obligatoire pour habilitier le pilote de ballon libre à effectuer des ascensions de nuit.

(Arrêté du 2 février 2004)

2.9. Formations spéciales

Des formations spéciales s'appliquant à certaines circonstances de vol sont décrites au présent paragraphe

2.9.1. Formations de site

Une formation de site "roues" est obligatoire pour habilitier le pilote d'avion à utiliser une altisurface ou un altiport donné sauf si le pilote détient la qualification montagne "roues". Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté.

Une formation de site "skis" est obligatoire pour habilitier le pilote d'avion à utiliser une altisurface enneigée ou un altiport donné enneigé sauf si le pilote détient la qualification montagne "skis". Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté.

(Arrêté du 31 mars 1989)

2.10. Titres aéronautiques étrangers

2.10.1. Validation

L'exercice sur un aéronef immatriculé par la France des privilèges conférés par un titre étranger est autorisé par une validation de ce titre délivrée dans les termes suivants.

2.10.1.1. Conditions

Cette validation est accordée soit collectivement par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, soit individuellement par un document personnalisé. Dans cette dernière hypothèse, elle est effectuée :

- Selon la nature et le niveau du titre, notamment si celui-ci est reconnu internationalement.
- Le cas échéant, au vue de l'expérience du candidat.
- Si nécessaire, après un contrôle d'aptitude.

Elle peut être partielle.

2.10.1.2. Portée

Elle permet à son bénéficiaire d'exercer pendant un délai maximal de 2 ans les privilèges conférés par son titre dans les conditions de validité imposés par l'état qui a délivré ce titre.

Toutefois, lorsque la France subordonne l'exercice de certains de ces privilèges à des conditions particulières, le bénéficiaire les met en pratique s'il est reconnu capable par son expérience ou après un contrôle.

(Arrêté du 17 juin 1994)

2.10.1.3. Exceptions

(Arrêté du 24 mars 1997)

Les licences délivrées aux citoyens d'un Etat membre de l'union européenne ou aux citoyens d'un des autres Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen par des Etats tiers ne peuvent être validées que si leurs titulaires justifient de l'établissement de leur résidence principale dans un Etat tiers.

(Fin de l'amendement du : 24 mars 1997)

2.10.2. Dispositions particulières

(Arrêté du 31 mars 1989)

Les heures de vol exigées par cet arrêté peuvent avoir été effectuées sur un aéronef immatriculé par un autre Etat.

Un candidat titulaire d'une licence étrangère peut passer oralement les épreuves théoriques d'un brevet : les services des licences peuvent l'autoriser à passer les épreuves en une langue étrangère.