

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A—N° 2

20 janvier 1993

Sommaire

LICENCES DE PILOTAGE

Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs	page	18
--	------	----

SOMMAIRE

Chapitre I	– Définitions	18
Chapitre II	– Dispositions générales	19
	Section A – Licences et qualifications	19
	Section B – Ecoles de pilotage	21
Chapitre III	– Pilote privé d'avion	22
	Section A – Licence d'entraînement de pilote privé d'avion	22
	Section B – Licence de pilote privé d'avion	22
	Section C – Qualifications	24
	1. Qualification de classe et de type	24
	2. Qualification de vol de nuit	25
	3. Qualification d'acrobaties aériennes	26
	4. Qualification de remorquage	27
	5. Qualification de vol aux instruments	27
	6. Qualification d'instructeur aux vols VFR	29
	7. Qualification d'instructeur aux vols IFR	30
	8. Qualification de motoplaneur	31
Chapitre IV	– Pilote d'aéronef ultra-léger motorisé	32
	Section A – Licence d'entraînement de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé	32
	Section B – Licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé	32
	Section C – Qualifications	33
	1. Qualification de radiotéléphonie	33
	2. Qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé	34
Chapitre V	– Pilote de planeur	35
	Section A – Licence d'entraînement de pilote de planeur	35
	Section B – Licence de pilote de planeur	35
	Section C – Qualifications	37
	1. Qualification de motoplaneur	37
	2. Qualification d'acrobaties aériennes	37
	3. Qualification d'instructeur de pilote de planeur	38
	Section D – Licence de pilote de planeur léger	39
Chapitre VI	– Pilote d'aérostat	39
	Section A – Licence d'entraînement de pilote d'aérostat	39
	Section B – Licence de pilote d'aérostat	39
	Section C – Qualifications	41
	1. Qualification de radiotéléphonie	41
	2. Qualification d'ascension de nuit	42
	3. Qualification «Dirigeable à air chaud»	42
	4. Qualification «Dirigeable à gaz»	42
	5. Qualification d'instructeur de pilote d'aérostat	43
Chapitre VII	– Présentation et contenu des licences	44
Chapitre VIII	– Conditions médicales	44
Chapitre IX	– Dispositions transitoires et finales	47
ANNEXE:	Certificat médical	49

Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

Vu la loi modifiée du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile à Chicago;

Vu l'Annexe 1 à ladite Convention;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 14 août 1976 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs, tel qu'il a été modifié dans la suite;

Vu la directive N° 91/670/CEE du 16 décembre 1991 du Conseil des Communautés Européennes sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre I – Définitions

Art. 1^{er}. Pour l'application du présent règlement les termes et les expressions énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:

Acrobaties aériennes. Manoeuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

Aérodyn. Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques, l'aérodyné étant plus lourd que l'air.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef ultra-léger motorisé (ULM). Un aéronef ultra-léger motorisé multi-axes est un aéronef contrôlé en vol par des commandes aérodynamiques agissant autour de deux axes au moins.

Un aéronef ultra-léger motorisé pendulaire est un aéronef contrôlé en vol essentiellement par déplacement du centre de gravité provoqué par le pilote.

Aéronef (Catégorie d'). Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple: avion, planeur, ballon libre.

Aéronef (Type d'). Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manoeuvre ou de vol.

Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote. Type d'aéronef dont le Ministre des Transports a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en oeuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

Aérostat. Tout aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air, l'aérostat étant plus léger que l'air.

Attestation médicale. Document établi par un médecin-examineur agréé par le Ministre des Transports et témoignant que le candidat ou le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale. Cette attestation est délivrée à la suite d'une évaluation, faite par le médecin-examineur qui a procédé préalablement à l'examen du candidat ou du titulaire de ladite licence.

Avion. Aérodyné entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon. Aérostat non entraîné par un organe moteur.

Note.— Aux fins du présent règlement, cette définition s'applique aux ballons libres.

Catégorie d'exploitation I. Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décollage au moins égale à 60 m (200 pieds), et une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

Conclusions de médecins agréés. Conclusions d'un ou plusieurs experts médicaux agréés par le Ministre des Transports pour connaître du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou tous autres experts dont l'avis est nécessaire.

Copilote. Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.

Dirigeable. Aérostat entraîné par un organe moteur.

Ecole agréée. Tout organisme autorisé à dispenser un écolage théorique et pratique en vue de l'obtention de licences et de qualifications du personnel de conduite des aéronefs.

Entraîneur primaire de vol aux instruments. Appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste d'équipage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Instruction homologuée. Instruction donnée d'après un programme déterminé et par un personnel qualifié dans le cadre d'une école agréée.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Motoplaneur. Aérodyne qui présente les caractéristiques d'un planeur lorsque l'organe moteur est mis à l'arrêt.

Nuit. Temps compris entre trente minutes après le coucher du soleil et trente minutes avant le lever du soleil.

Pilote commandant de bord. Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Piloter. Manoeuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Planeur. Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Planeur ultra-léger. Aéronef non motopropulsé, apte à décoller ou atterrir aisément en utilisant l'énergie musculaire du pilote et l'énergie potentielle.

Qualification. Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

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 un vol fictif aux instruments dans un entraîneur primaire de vol aux instruments homologué par le Ministre des Transports.

Temps de vol. Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue 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 aucun point de référence extérieur.

Temps de vol en solo. Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.

Temps de vol sur planeur. Total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Temps d'instruction en double commande. Temps de vol pendant lequel une personne reçoit d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.

Validation d'une licence. Mesure prise par le Ministre des Transports quand, au lieu ou avant de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un Etat contractant la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui.

Vol IFR. Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR. Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Chapitre II – Dispositions générales

Section A – Licences et qualifications

Art. 2. Les pilotes d'avion, d'aéronef ultra-léger motorisé, de planeur, d'aérostat et de tout autre aéronef non visé par le présent règlement, mais identique à l'une des catégories d'aéronefs prémentionnées, ainsi que les personnes qui veulent instruire du personnel navigant, doivent, pour exercer leurs activités, être titulaires d'une autorisation personnelle délivrée par le Ministre des Transports sous forme de licences et de qualifications après réussite des candidats aux épreuves prévues par les dispositions du présent règlement.

Cette autorisation permet à son titulaire d'exercer à titre exclusivement privé et non commercial les activités aéronautiques visées par le présent règlement.

Art. 3. Sont instituées les licences luxembourgeoises suivantes:

1. Pilote privé d'avion
 - a) licence d'entraînement de pilote privé d'avion
 - b) licence de pilote privé d'avion
2. Pilote d'aéronef ultra-léger motorisé
 - a) licence d'entraînement de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé
 - b) licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé
3. Pilote de planeur
 - a) licence d'entraînement de pilote de planeur
 - b) licence de pilote de planeur
 - c) licence de pilote de planeur léger

4. Pilote d'aérostat
 - a) licence d'entraînement de pilote d'aérostat
 - b) licence de pilote d'aérostat.

Art. 4. Nul ne peut entreprendre l'apprentissage en vue de l'obtention d'une licence, s'il n'a pas reçu la licence d'entraînement requise, ni piloter un aéronef s'il n'a pas préalablement obtenu la licence et la, respectivement les qualifications afférentes.

Art. 5. L'instruction ne peut être donnée que dans une école agréée.

Art. 6. Les reconnaissances et validations des licences étrangères sont traitées suivant les dispositions ci-après:

- a) Les titulaires d'une licence étrangère valable sont autorisés à exercer temporairement une activité soumise à autorisation à bord d'aéronefs luxembourgeois et à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg, sous condition que cette licence ait été délivrée par un Etat membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
- b) Les titulaires d'une licence étrangère valable, délivrée sous les mêmes conditions qu'au paragraphe a) ci-dessus, sont autorisés à exercer temporairement, en dehors du Grand-Duché de Luxembourg, une activité soumise à autorisation à bord d'aéronefs luxembourgeois, si cette licence a été préalablement validée par écrit par le Ministre des Transports qui peut fixer l'étendue et la durée de la validation.
- c) Conformément à la directive N° 91/670/CEE du 16 décembre 1991 du Conseil des Communautés Européennes toute personne, détentrice d'une licence de pilote privé délivrée par un Etat membre de la Communauté, est autorisée à piloter des aéronefs immatriculés dans un autre Etat membre. Cette limitation se limite à l'exercice des privilèges accordés au titulaire d'une licence de pilote privé limitée à l'exécution de vols VFR de jour et dans des aéronefs certifiés avec un équipage composé d'un seul pilote.
- d) Les dispositions des paragraphes a) b) et c) ci-dessus ne s'appliquent pas à la qualification d'instructeur. Toutefois, exceptionnellement et sur demande motivée d'une école agréée, le Ministre des Transports peut autoriser un instructeur, détenteur d'une licence ou qualification d'instructeur étrangère valable, à exercer sur des aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, les activités d'instruction dans le cadre de l'école agréée. L'exercice de ces activités d'instruction ne sera que temporaire et ne pourra pas dépasser la durée de 12 mois.

Art. 7. Le Ministre des Transports peut dispenser des épreuves théoriques ou pratiques équivalentes à celles déjà subies les personnes titulaires de licences ou de qualification étrangères.

Cette disposition n'est pas applicable aux titulaires d'une licence ou d'une qualification d'instructeur étrangère.

Le Ministre des Transports peut soumettre les titulaires d'une licence ou d'une qualification étrangère, désirant obtenir la licence ou la qualification correspondante luxembourgeoise, à un examen de contrôle portant sur des épreuves tant théoriques que pratiques. Pourront encore être appelés à se soumettre à cet examen de contrôle les titulaires d'une validation luxembourgeoise visés à l'article 6, paragraphe b) ci-dessus.

Les modalités relatives à la reconnaissance et à la validation des licences et qualifications étrangères peuvent être fixées par le Ministre des Transports.

Art. 8. La licence et les qualifications constituent une simple autorisation administrative, toujours révocable.

Par le fait même qu'il utilise une licence ou une qualification, l'intéressé s'engage à déclarer à l'autorité compétente tout accident ou maladie qui atteindrait ou pourrait atteindre ses aptitudes techniques, physiques ou mentales.

Art. 9. Les licences, qualifications, validations et toutes autres autorisations prévues par le présent règlement sont délivrées, prorogées, étendues, renouvelées, restreintes, suspendues ou retirées par le Ministre des Transports.

Le Ministre des Transports peut refuser ou retirer les licences, qualifications, validations et autorisations prévues aux articles 3 et 6 du présent règlement, en limiter la portée, les suspendre ou refuser leur renouvellement:

- a) s'il est constaté à charge du requérant ou du détenteur des faits d'inhabileté, de maladresse ou de négligence suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- b) si le titulaire présente des signes d'alcoolisme ou d'intoxication;
- c) si l'intéressé refuse d'exécuter la décision du Ministre des transports l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé par le Ministre des Transports;
- d) s'il est constaté qu'il a fait une fausse déclaration lors de l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement;
- e) s'il est constaté que l'intéressé a fait des déclarations inexactes ou a utilisé de moyens frauduleux pour entrer en possession d'une licence, qualification, validation ou toute autre autorisation;
- f) si le titulaire est reconnu ne plus posséder les aptitudes physiques ou mentales nécessaires à la conduite d'un aéronef, en raison d'infirmités constatées depuis la délivrance du certificat médical ou à la suite de l'examen ou des épreuves prévues à l'article 11 ci-après;
- g) si le titulaire ne réussit pas à un examen de contrôle des connaissances requises;
- h) si l'intéressé a subi une condamnation à une peine correctionnelle du chef d'infractions à la réglementation de la navigation aérienne.

La délivrance de la licence, qualification, validation ou autorisation ne pourra toutefois plus être refusée, s'il s'est écoulé depuis cette condamnation deux années sans qu'une nouvelle condamnation définitive ne soit intervenue;

- i) si l'intéressé est condamné à une peine criminelle ou à une peine quelconque pour atteinte à la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat.

Les limitations éventuelles de la portée sont inscrites dans la licence, qualification, validation ou autorisation.

Art. 10. Les décisions prévues à l'article 9 sont prises par le Ministre des Transports ou son délégué après enquête administrative et sur avis motivé de la commission des licences.

La commission des licences, composée pour chaque affaire de trois membres au moins, nommés par le Ministre des Transports, a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, le Ministre des Transports ou son délégué adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté ou représenté par un avocat ou une personne dûment mandatée.

Si l'intéressé ou son représentant ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettres recommandées, la procédure déterminée ci-dessus est faite par défaut.

Les décisions du Ministre des Transports portant retrait des licences sont exécutées par le Procureur d'Etat compétent.

En cas de mainlevée du retrait administratif, le Procureur d'Etat fait restituer les licences en question.

Les décisions portant retrait et mainlevée du retrait des qualifications, validations ou de toute autre autorisation sont exécutées par le Ministre des Transports.

Art. 11. Le Ministre des Transports peut soumettre le titulaire d'une licence, qualification, validation ou de toutes autres autorisations à un examen médical ou à une épreuve de connaissance ou d'habileté en vue de constater si l'intéressé possède toujours l'aptitude physique ou mentale, ainsi que les connaissances ou l'habileté requises.

Art. 12. Le Ministre des Transports peut suspendre la licence, la qualification, la validation ou toute autre autorisation et en restreindre la portée:

- a) jusqu'à la date des résultats définitifs de l'examen médical ou des épreuves prévus à l'article 11 ci-dessus. La durée de la suspension ou de la restriction ne peut toutefois excéder soixante jours, sauf si l'intéressé s'abstient de se présenter à l'examen médical ou aux épreuves auxquelles il est convoqué;
- 2) pendant la durée de toute action pénale pouvant entraîner une des condamnations visées à l'article 9 ci-dessus (sous h) et i).

Art. 13. Prise en compte du temps de vol:

- a) Un élève-pilote ou titulaire d'une licence de pilote pourra faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double commande et du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur;
- b) Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote d'un aéronef où la présence d'un copilote est exigée pourra faire prendre en compte 50 pour-cent au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur;
- c) Les heures de vol effectuées sur aéronefs ultra-légers motorisés ne pourront être prises en compte pour l'obtention ou la revalidation d'aucune autre licence ou qualification. De même, les heures de vol effectuées sur un aéronef autre qu'un aéronef ultra-léger motorisé ne pourront être prises en compte pour l'obtention ou la revalidation de la licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé;
- d) Toute ascension effectuée en aérostat à des fins d'instruction peut être entièrement portée au compte de l'instructeur et, au plus, de deux élèves pilotes.

Art. 14. La comptabilisation du temps de vol se fera dans un carnet de modèle agréé par le Ministre des Transports.

Le Ministre des Transports pourra préciser les conditions de la tenue de ce carnet.

Art. 15. Les épreuves théoriques sont passées devant une commission à nommer par le Ministre des Transports.

Art. 16. Le Ministre des Transports établit une liste de personnes appelées à titre personnel en fonction de leurs connaissances, à faire subir, en tant qu'examineurs, les épreuves pratiques de licences et de qualifications.

Les examinateurs n'autorisent pas la présentation des épreuves sur des aéronefs ou dans des conditions ne permettant pas l'exécution du programme.

Art. 17. Nul ne peut prendre part en qualité de membre de la commission d'examen ou d'examineur à une épreuve à laquelle participe son conjoint ou l'un de ses parents ou alliés jusqu'au quatrième degré.

Section B – Ecoles de pilotage

Art. 18. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à autorisation du Ministre des Transports. Une telle autorisation n'est accordée que si le requérant prouve qu'une organisation d'exploitation pourvue de personnel administratif, enseignant et technique compétent, d'installations, de documentation et de locaux garantit une instruction appropriée.

Le requérant doit en outre prouver qu'il possède:

- a) un ou plusieurs aéronefs appropriés, entretenus réglementairement, inscrits dans le relevé des immatriculations luxembourgeoises;

- b) une autorisation d'utilisation d'un aérodrome lui permettant d'assurer l'écologie pratique des élèves. Les écoles dispensant un écolage pratique qui n'est pas lié à l'utilisation d'un aérodrome sont dispensées de cette disposition;
- c) tout autre équipement aéronautique approprié entretenu réglementairement.

Exceptionnellement, et sur demande motivée, le Ministre des Transports peut autoriser l'instruction et la réception d'examens sur des aéronefs n'appartenant pas à une école agréée.

Le Ministre des Transports peut fixer les modalités sur les exigences spéciales auxquelles certains genres d'instruction doivent satisfaire.

Au cas où une école de pilotage engage un instructeur de vol à tâche complète ou partielle, celui-ci doit être détenteur d'une licence de pilote professionnel validée par le Ministre des Transports.

Par dérogation à l'article 2 ci-dessus le Ministre des Transports peut, sur demande de l'école agréée, autoriser l'instruction théorique des matières à enseigner par des personnes qui, de par leurs activités professionnelles, font état de leurs connaissances spécifiques en une ou plusieurs matières.

Art. 19. Le Ministre des Transports surveille l'exploitation des écoles. La direction de l'école doit faire chaque année un rapport d'activité au Ministre des Transports.

Art. 20. Le Ministre des Transports peut suspendre ou retirer l'autorisation d'instruire lorsque les conditions requises pour une exploitation sûre et réglementaire de l'école ne sont plus remplies ou que la direction de l'école enfreint les prescriptions ou les devoirs découlant de l'autorisation.

Chapitre III – Pilote privé d'avion

Section A – Licence d'entraînement de pilote privé d'avion

Art. 21. Privilèges de la licence

- a) La licence d'entraînement autorise son titulaire à effectuer des vols en double commande avec un instructeur de vol, et des vols seul à bord sous la surveillance d'un instructeur de vol. L'instructeur de vol doit au moins être titulaire de la qualification d'instructeur aux vols VFR pour pilote privé d'avion.
Le titulaire d'une licence d'entraînement est autorisé à utiliser une installation de radiotéléphonie de bord sous la surveillance ou d'après les directives de l'instructeur de vol.
- b) Pour accomplir des vols sur campagne seul à bord, l'élève-pilote doit être titulaire d'une inscription y relative dans sa licence d'entraînement.
Pour obtenir cette inscription, le titulaire d'une licence d'entraînement doit prouver, à l'aide d'une attestation de son instructeur de vol, qu'il possède les connaissances théoriques et pratiques afférentes requises.
Les modalités de ces vols seront fixées par le Ministre des Transports.
- c) Le titulaire d'une licence d'entraînement ou d'une licence d'aéronef ultra-léger motorisé, de planeur ou d'aérostat est dispensé d'obtenir la licence d'entraînement de pilote privé d'avion.

Art. 22. Conditions d'obtention de la licence

Pour obtenir la licence d'entraînement, le candidat doit:

- a) être âgé de 16 ans au moins;
- b) satisfaire aux conditions médicales prévues au Chapitre VIII du présent règlement;
- c) produire 3 photographies récentes de 45x35 mm, la tête prise de face ayant au moins 20 mm de hauteur.

Le candidat mineur devra produire en outre l'autorisation écrite de son père ou de son représentant légal.

Art. 23. Validité - Revalidation de la licence

La licence d'entraînement est valable 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Elle est renouvelable sur présentation d'un nouveau certificat médical.

Section B – Licence de pilote privé d'avion

Art. 24. Privilèges de la licence

La licence de pilote privé d'avion permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, dans les limites des qualifications y associées, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote avec passagers sur tout avion utilisé pour des vols non payants.

Le titulaire est autorisé d'utiliser une installation de radiotéléphonie de bord et d'effectuer, sous la surveillance d'un instructeur de vol, tous genres de vols d'entraînement.

Art. 25. Conditions d'obtention de la licence

Pour obtenir la licence le candidat doit:

- a) être titulaire d'une licence d'entraînement en cours de validité;
- b) être âgé de 17 ans au moins;

- c) justifier de l'expérience pratique suivante :
- au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'avion. Le Ministre des Transports déterminera si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un entraîneur primaire de vol aux instruments, qu'il aura homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures. La réduction correspondant à cette expérience sera limitée à un maximum de 5 heures.
Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, le Ministre des Transports déterminera si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à l'alinéa ci-dessus,
 - au moins 10 heures de vol en solo sur avion, sous la surveillance d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents à l'étranger,
- d) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

La demande d'admission aux épreuves doit être faite sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration.

Art. 26. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) Réglementation aéronautique
réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé d'avion; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne;
- b) Connaissance générale des aéronefs
 - principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments des avions;
 - limites d'emploi des avions et des groupes motopropulseurs; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés;
- c) Préparation du vol et performances
 - effets du chargement et du centrage sur les caractéristiques de vol; calculs de masse et de centrage;
 - emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage;
 - préparation et suivi du vol pour les vols VFR privés; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte-rendu de position; procédures de calage altimétrique; vol dans les zones à forte densité de circulation;
- d) Performances et limites humaines
performances et limites humaines applicables au pilote privé - avion;
- e) Météorologie
application de la météorologie aéronautique élémentaire; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques; altimétrie;
- f) Navigation
aspects pratiques de la navigation aérienne et des techniques de navigation à l'estime; emploi des cartes aéronautiques;
- g) Procédures opérationnelles
 - emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques;
 - précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au vol;
- h) Principes du vol
principes du vol pour les avions;
- i) Radiotéléphonie
 - procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols VFR;
 - mesures à prendre en cas d'interruption des communications;
 - communications de détresse et d'urgence;
 - connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie);
 - physique élémentaire de la propagation des ondes;
 - spectre des fréquences aéronautiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 27. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçue instruction en double commande sur avion, donnée par un instructeur de vol.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion;
- b) manoeuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions;
- c) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs;
- d) vol à vitesse faible; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manoeuvres de rétablissement;
- e) vol à vitesse élevée; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manoeuvres de rétablissement;
- f) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier;
- g) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles); atterrissages sur terrain court;
- h) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier;
- i) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation;
- j) manoeuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion;
- k) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des transports.

Art. 28. Validité - Revalidation de la licence

La licence de pilote privé d'avion est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical. Celui qui en demande la revalidation doit remplir les conditions suivantes:

- a) avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement;
- b) avoir effectué, au cours de la période de validité précédente de la licence, 24 heures de vol au total en qualité de pilote commandant de bord, y compris 10 heures de vol effectuées sur le ou les avions dans la classe ou sur les types pour lesquels une qualification a été obtenue, si la revalidation de cette qualification est recherchée. La revalidation d'une qualification de classe «avions terrestres multimoteurs» respectivement «hydravions multimoteurs» entraîne automatiquement la revalidation de la qualification monomoteurs respective sauf pour les cas visés à l'article 30 b) ci-dessous.
- c) si les conditions de revalidation fixées sub b) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un examinateur, établissant:
 - le maintien de sa compétence tant théorique que pratique, et
 - avoir effectué, sous la surveillance d'un instructeur de vol, au moins 5 heures de vol, dont au moins 2 heures en tant que pilote commandant de bord, sous condition d'avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre IX du présent règlement.

La revalidation de la licence est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

Section C – Qualifications

1. Qualification de classe et de type

Art. 29. Les qualifications de classe ci-après seront établies pour les avions dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote:

- a) avions terrestres monomoteurs;
- b) hydravions monomoteurs;
- c) avions terrestres multimoteurs;
- d) hydravions multimoteurs.

Art. 30. Des qualifications de type seront établies pour:

- a) chaque type d'aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'au moins deux pilotes;
- b) tout type d'aéronef pour lequel le Ministre des Transports le juge nécessaire.

Art. 31. Le titulaire d'une licence de pilote privé d'avion ne pourra remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, qui sera:

- a) la qualification de classe appropriée prévue à l'article 29 ou
- b) une qualification de type dans les cas visés à l'article 30.

Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

Art. 32. Conditions d'obtention d'une qualification de classe

Le candidat aura prouvé, sur un aéronef de la classe pour laquelle il sollicite la qualification, qu'il possède le niveau d'habileté exigé par sa licence.

Le candidat devra:

- a) avoir acquis, en double commande, sur le type considéré d'aéronef et/ou de simulateur de vol, l'expérience des procédures et manoeuvres suivantes :
 - procédures et manoeuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - procédures et manoeuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
 - s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - b) avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ;
 - c) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.
- Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 33. Conditions d'obtention d'une qualification de type

Le titulaire aura prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour satisfaire aux conditions de sa licence et remplir de façon sûre, ses fonctions de pilotage sur les aéronefs du type considéré.

Le candidat devra :

- a) avoir acquis, en double commande, sur le type considéré d'aéronef et/ou de simulateur de vol, l'expérience des procédures et manoeuvres suivantes :
 - procédures et manoeuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - procédures et manoeuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les groupes motopropulseurs, les systèmes et la cellule ;
 - s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes ; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérification ;
- b) avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré ;
- c) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 34. Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote, cette limitation sera indiquée dans la qualification.

Art. 35. La réussite aux épreuves imposées pour l'obtention d'une licence de pilote d'avion confère au candidat la qualification pour la classe et/ou le type de l'avion utilisé lors de ces épreuves.

Art. 36. Une qualification supplémentaire est délivrée au candidat qui satisfait, pour un avion d'une autre classe ou d'un autre type selon le cas, aux épreuves de connaissance de l'avion et d'habileté à le piloter prévues aux articles 32 et 33 ci-dessus.

Art. 37. Validité - Revalidation de la qualification

Les conditions de revalidation des qualifications de classe et de type sont définies à l'article 28 b) ci-dessus.

La revalidation d'une qualification de classe et de type est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

2. Qualification de vol de nuit

Art. 38. Privilèges de la qualification

La qualification de vol de nuit permet à son titulaire d'effectuer des vols de nuit en régime de vol VFR.

Toutefois, il ne pourra transporter des passagers pendant la nuit s'il n'a pas effectué, dans les six mois précédant immédiatement le vol au cours duquel des passagers doivent être transportés, au moins 5 décollages et 5 atterrissages de nuit.

Art. 39. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification de vol de nuit le requérant doit :

- a) avoir accompli au moins 100 heures de vol dont au moins 60 heures en qualité de pilote commandant de bord, y compris 20 heures de vol sur campagne ;
- b) avoir suivi de manière satisfaisante et complète un cours d'instruction reconnu par le Ministre des Transports pour acquérir l'habileté requise ;
- c) avoir accompli au moins 10 heures de vol de nuit comprenant au moins 30 décollages et atterrissages ainsi qu'un vol de nuit de navigation d'une distance d'au moins 90 km ;
- d) avoir satisfait à des épreuves théoriques et pratiques.

Art. 40. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) Réglementation aéronautique
 - réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé d'avion; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne;
 - balisage lumineux: description et principe de fonctionnement des différents types (approche, piste, voie de circulation, aire de trafic, obstacles, etc.);
 - feux réglementaires des aéronefs
- b) Navigation
 - pratique de la navigation à l'estime, de la navigation au radar et de la radionavigation;
 - radionavigation: principe de fonctionnement des installations de radionavigation (ADF/NDB, VOR, DME)
 - principe de fonctionnement du Radar (PSR, SSR)
- c) Radiotéléphonie
 - procédures de communication en radiotéléphonie et expressions conventionnelles appropriées, particulièrement en ce qui concerne les comptes rendus de position;
 - mesures à prendre en cas d'interruption des communications;
 - communications de détresse et d'urgence;
 - connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie);
 - physique élémentaire de la propagation des ondes;
 - spectre des fréquences aéronautiques;
 - procédures de communication en radiotéléphonie et expressions conventionnelles appropriées, particulièrement en ce qui concerne les comptes rendus de position.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 41. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande sur avion, donnée par un instructeur de vol habilité.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) Instruction technique
 - fonctionnement et interprétation des instruments
 - lecture et réaction
 - alimentation
 - pannes possibles des systèmes et instruments;
- b) Instruction en vol
 - 1) Exercices de base
 - vols à cap et altitude constants
 - vols à cap constant en montée et en descente
 - changements de cap à altitude constante et en virage standard;
 - 2) Exercices combinés
 - virages en montée et en descente, à vitesse constante et avec passage au vol de croisière à la sortie du virage
 - vol lent avec volets sortis à vitesse constante;
- c) Tolérances
 - en cap +/- 10°
 - en altitude +/- 100 ft
 - en vitesse +/- 10 kt
 - bille au centre.

Le candidat montrera, entre autre, qu'il sait se conformer aux règles appropriées relatives au service du contrôle de la circulation aérienne, notamment, son habileté à suivre le plan de vol en vigueur en maintenant le cap, la vitesse et le niveau.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 42. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification de vol de nuit est valable pour une durée de 24 mois, mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir effectué au moins 5 décollages et atterrissages de nuit au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, ou
- b) à défaut, produire une attestation d'un instructeur, établissant le maintien de sa compétence tant théorique que pratique et avoir effectué au moins 10 décollages et atterrissages de nuit sous la surveillance d'un instructeur.

La revalidation de la qualification de vol de nuit est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

3. Qualification d'acrobaties aériennes

Art. 43. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification d'acrobaties aériennes est autorisé à effectuer des acrobaties aériennes.

Art. 44. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'acrobaties aériennes, le candidat doit remplir les conditions suivantes:

- a) être titulaire d'une licence de pilote privé d'avion en cours de validité;
- b) avoir totalisé au moins 100 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord;
- c) avoir réussi à l'épreuve pratique.

Le détenteur d'une licence de pilote de planeur associée d'une qualification d'acrobaties aériennes n'est pas dispensé de l'épreuve pratique pour l'obtention de la qualification d'acrobaties aériennes pour vol à moteur.

Art. 45. Epreuve pratique

Le candidat doit effectuer au moins 6 figures d'acrobaties aériennes choisies à partir d'un recueil de figures approuvé par le Ministre des Transports dont un vol sur le dos en ligne droite horizontale d'une durée d'au moins 10 secondes.

Le temps de la présentation, compté du début de la première figure à la fin de la dernière, ne doit pas dépasser 8 minutes.

Avant le vol, le candidat doit remettre le programme écrit à l'examineur.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 46. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'acrobaties aériennes est valable pour une durée de 24 mois, mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit certifier, sur une formule prescrite, qu'il a accompli, pendant la dernière période de validité de sa qualification, au moins une fois le programme choisi pour l'obtention de sa qualification.

La revalidation de la qualification d'acrobaties aériennes est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

4. Qualification de remorquage

Art. 47. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification de remorquage est autorisé à remorquer, sans passagers à bord, des planeurs.

Une autorisation spéciale du Ministre des Transports est nécessaire:

- pour tous les autres remorquages
- pour les remorquages avec passagers à bord de l'avion remorqueur.

Art. 48. Conditions d'obtention de la qualification

Celui qui sollicite une qualification de remorquage doit produire une attestation d'un instructeur habilité, certifiant qu'il a effectué, en double commande, au moins 5 remorquages de planeur. En outre, il doit produire une attestation d'un instructeur habilité certifiant qu'il a effectué, en double commande, au moins 3 vols comme pilote d'un planeur remorqué par avion.

5. Qualification de vol aux instruments

Art. 49. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments est autorisé à effectuer, en qualité de pilote commandant de bord et dans les limites des droits conférés par sa licence de pilote privé d'avion, des vols aux instruments dont les approches ILS sont limitées à la catégorie d'exploitation I ainsi que des vols VFR de nuit.

Toutefois, il ne pourra transporter de passagers pendant la nuit s'il n'a pas effectué, dans les six mois précédant immédiatement le vol au cours duquel des passagers doivent être transportés, au moins 5 décollages et 5 atterrissages de nuit.

Art. 50. Conditions d'obtention de la qualification

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

- a) être titulaire d'une licence de pilote privé d'avion en cours de validité;
- b) présenter le certificat médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement;
- c) être titulaire de la qualification de vol de nuit ou pouvoir prouver qu'il a bénéficié d'une instruction en double commande pour vol de nuit comprenant au moins 20 atterrissages de nuit;
- d) le candidat aura accompli au moins 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord;
- e) 40 heures aux instruments sur avion dont au maximum 20 heures peuvent être effectuées sur un entraîneur primaire de vol aux instruments sous la surveillance d'un instructeur aux vols IFR;
- f) avoir effectué, avec un instructeur aux vols IFR à bord, les procédures d'approche et de départ selon les règles de vol aux instruments, sur au moins 4 trajets et 4 aérodromes différents à l'étranger;
- g) avoir réussi aux épreuves théoriques;
- h) avoir réussi aux épreuves pratiques.

Les conditions sub a) à g) ci-dessus doivent être remplies avant l'examen pratique.

Art. 51. Epreuves théoriques

Le candidat aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments.

- a) Réglementation aéronautique:
réglementation relative au vol IFR; méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne;
- b) Connaissance générale des aéronefs:
 - emploi, limites et disponibilité de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des avions en IFR et en conditions météorologiques aux instruments; emploi et limites du pilote automatique;
 - compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol;
- c) Préparation du vol et performances:
 - préparation et vérification pré-vol propres au vol IFR;
 - plans de vol exploitation; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne pour le vol IFR; procédures de calage altimétrique;
- d) Performances et limites humaines:
performances et limites humaines applicables au vol aux instruments sur avion;
- e) Météorologie:
 - application de la météorologie aéronautique; interprétation et emploi des cartes, messages d'observations et prévisions; codes et abréviations; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques; altimétrie;
 - causes, reconnaissance et effets du givrage des moteurs et de la cellule; procédures de pénétration des zones frontales; évitement des conditions météorologiques dangereuses;
- f) Navigation:
 - pratique de la navigation aérienne au moyen des aides de radionavigation;
 - emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage; identification des aides de radionavigation;
- g) Procédures opérationnelles:
 - interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche;
 - précautions et procédures d'urgence; mesures de sécurité propres au vol IFR;
- h) Radiotéléphonie:
 - procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols IFR;
 - mesures à prendre en cas d'interruption des communications;
 - communications de détresse et d'urgence;
 - physique élémentaire de la propagation des ondes;
 - spectre des fréquences aéronautiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 52. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande au vol aux instruments sur avion, donnée par un instructeur aux vols IFR.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou des documents équivalents ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR;
- b) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérification, circulation au sol et vérifications avant le décollage;
- c) procédures et manoeuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants:
 - transition au vol aux instruments au décollage
 - départs et arrivées normalisés aux instruments
 - procédures IFR en route
 - procédures d'attente
 - approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés
 - procédures d'approche interrompue
 - atterrissage à la suite d'une approche aux instruments;
- d) manoeuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.
- e) effectuer au moins deux approches radioguidées à l'aide de procédés différents et, sur demande, assurer la radiotéléphonie de bord;
- f) observer les valeurs fixées pour les procédures de vol aux instruments en cas d'utilisation d'un avion multimoteur, l'un des moteurs sera réglé de manière à simuler une panne; cette épreuve aura lieu à pleine charge, à moins qu'un tel exercice n'ait déjà eu lieu pendant l'instruction.

L'examineur pourra vérifier les connaissances théoriques du candidat.

Pour exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des avions multimoteurs, le candidat devra avoir reçu une instruction en double commande, sur un tel avion, par un instructeur aux vols IFR.

Les modalités de cette instruction sur des avions multimoteurs seront fixées par le Ministre des Transports.

L'examen pratique consiste en un vol effectué exclusivement selon les règles de vol aux instruments au cours duquel le candidat prouvera qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manoeuvres indiquées sub a) à f) ci-dessus avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments ainsi que :

- a) de respecter les limites d'emploi de l'avion ;
- b) d'exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
- c) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- d) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- e) de garder à tout instant la maîtrise de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre ne fasse jamais vraiment de doute.

Les modalités de toutes ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 53. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification de vol aux instruments est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit avoir effectué au moins 12 heures de vol, en tant que pilote commandant de bord, selon les règles de vol aux instruments au cours des 24 mois de la dernière validité de la qualification, et produire une attestation d'un examinateur faisant état de la réussite à un vol de contrôle.

Dans ces 12 heures doivent figurer au moins 4 trajets sur au moins 4 aérodromes différents à l'étranger.

Si le requérant ne peut faire état des 12 heures prescrites ci-dessus, il devra effectuer en double commande des vols d'entraînement d'un minimum total d'au moins 5 heures, avant de pouvoir se présenter au vol de contrôle.

Lors du vol de contrôle, le requérant doit prouver qu'il est à même d'exécuter les procédures et manoeuvres inscrites à l'article 52 ci-dessus et dans les conditions y inscrites.

L'examineur détermine sur quels routes et aérodromes le vol de contrôle aux instruments aura lieu. En outre, il pourra refuser l'avion s'il s'avère que des insuffisances techniques ne permettent pas le déroulement normal du vol de contrôle ou si les conditions météorologiques sont trop défavorables.

Si le requérant ne réussit pas le vol de contrôle, il doit effectuer en double commande des vols d'entraînement d'un minimum total d'au moins 5 heures. Si le candidat a échoué une troisième fois au vol de contrôle, il sera soumis à l'épreuve de connaissance et d'habileté prévue à l'article 11 ci-dessus.

La revalidation de la qualification de vol aux instruments est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

6. Qualification d'instructeur aux vols VFR

Art. 54. Privilèges de la qualification

La qualification d'instructeur aux vols VFR permet à son détenteur, dans les limites de ses propres qualifications et à l'exception de la qualification de vol aux instruments, de diriger l'entraînement pour l'obtention ou la revalidation de la licence de pilote privé et des qualifications y associées.

Art. 55. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'instructeur aux vols VFR le requérant doit :

- a) être âgé de 18 ans au moins ;
- b) être titulaire d'une licence de pilote privé d'avion en cours de validité,
- c) justifier d'une expérience de 200 heures de vol comme pilote commandant de bord, dont 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents,
- d) être titulaire de la qualification d'acrobaties aériennes,
- e) être recommandé par une école agréée,
- f) avoir suivi un cours d'instructeur pour instruction aux vols VFR agréé ou reconnu par le Ministre des Transports,
- g) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les conditions sub a) à f) ci-dessus doivent être remplies avant l'admission aux épreuves théoriques et pratiques prévues sub g) ci-dessus.

Art. 56. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) toutes les matières inscrites à l'article 26 ci-dessus ainsi que toutes les matières relatives à ses propres qualifications;
 - b) techniques d'instruction appliquée;
 - c) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol;
 - d) processus d'apprentissage;
 - e) éléments de pédagogie ;
 - f) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement;
 - g) élaboration de programmes de formation;
 - h) organisation des leçons;
 - i) techniques d'instruction en classe ;
 - j) utilisation des aides de formation;
 - k) analyse et correction des erreurs des élèves;
 - l) performances et limites humaines applicables à l'instruction en vol;
 - m) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.
- Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 57. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande par un instructeur aux vol VFR.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de son instruction de vol dans les matières suivantes:

- a) pilotage de l'avion à partir du siège de l'instructeur;
- b) techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs commises par les élèves;
- c) techniques d'instruction relatives aux manoeuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

L'examen pratique comprend deux parties:

- a) au cours d'un vol effectué avec un examinateur, le candidat aura prouvé, dans la catégorie d'aéronef pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles doit porter l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.
- b) l'accomplissement, en tant que candidat instructeur, de 100 heures d'instruction pratique comprenant au moins la réussite aux épreuves pratiques d'un candidat pour l'obtention de la licence de pilote privé.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 58. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'instructeur aux vols VFR est valable pour une période de 24 mois.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir effectué au moins 24 heures de vol en sa qualité d'instructeur au cours des 24 mois précédents, ou
- b) à défaut, avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord au cours des 24 mois précédents.

La revalidation de la qualification d'instructeur aux vols VFR est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

7. Qualification d'instructeur aux vols IFR

Art. 59. Privilèges de la qualification

La qualification d'instructeur aux vols IFR permet à son détenteur, en dehors des droits qui lui sont conférés en sa qualité d'instructeur aux vols VFR, à former les titulaires d'une licence de pilote privé d'avion en vue de l'obtention et de la revalidation de la qualification de vol aux instruments.

Art. 60. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'instructeur de vol aux instruments, le candidat doit remplir les conditions suivantes:

- a) être titulaire de la qualification d'instructeur aux vols VFR, conformément aux dispositions de l'article 56 ci-dessus;
- b) justifier d'une expérience en vol d'au moins 350 heures en qualité d'instructeur aux vols VFR, et d'au moins 150 heures de vol aux instruments en qualité de commandant de bord;
- c) être recommandé par une école de vol aux instruments agréée;
- d) avoir accompli avec succès un cours d'instructeurs de vol aux instruments agréé ou reconnu par le Ministre des Transports;
- e) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports. Les conditions sub a) à d) ci-dessus doivent être remplies avant l'admission aux épreuves théoriques et pratiques prévues sub e) ci-dessus.

Art. 61. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières inscrites à l'article 49 ci-dessus.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 62. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande par un instructeur aux vols IFR.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de son instruction de vol dans les matières suivantes :

- a) pilotage de l'avion à partir du siège de l'instructeur;
- b) techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la commission des erreurs commises par les élèves
- c) techniques d'instruction relatives aux manoeuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

L'examen pratique comprend deux parties :

- a) au cours d'un vol effectué avec un examinateur, le candidat aura prouvé, dans la catégorie d'aéronef pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles doit porter l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.
- b) l'accomplissement, en tant que candidat instructeur, de 100 heures d'instruction pratique comprenant au moins la réussite aux épreuves pratiques d'un candidat pour l'obtention de la qualification de vols aux instruments.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 63. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'instructeur aux vols IFR est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la date de validation de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit être titulaire d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité et:

- a) avoir effectué au moins 12 heures de vol aux instruments en sa qualité d'instructeur de vols IFR au cours des 24 mois précédents, ou
- b) à défaut, avoir accompli au moins 20 heures de vol IFR en qualité de pilote commandant de bord au cours des 24 mois précédents.

Les heures d'instruction de vol IFR peuvent également être prises en compte pour la revalidation de la qualification d'instructeur aux vols VFR.

La revalidation de la qualification d'instructeur aux vols IFR est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

8. Qualification de motoplaneur

Art. 64. Privilèges de la qualification

La qualification de motoplaneur permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord sur un motoplaneur.

Art. 65. Conditions d'obtention de la qualification

Sans préjudice aux dispositions de l'article 95 ci-dessous, le requérant doit, pour obtenir la qualification de motoplaneur:

- a) être titulaire d'une licence de pilote privé d'avion en cours de validité;
- b) justifier depuis l'obtention de la licence de pilote privé d'avion d'au moins 20 heures de vol sur avion en qualité de pilote commandant de bord;
- c) produire une attestation d'un instructeur faisant état d'au moins 5 heures de vol, en double commande, sur motoplaneur dont 3 heures avec moteur arrêté et comportant au moins 10 atterrissages avec moteur arrêté;
- d) avoir réussi à une épreuve pratique.

Art. 66. Epreuve pratique

Les modalités de cette épreuve seront fixées par le Ministre des Transports,

Art. 67. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification de motoplaneur est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la date de validation de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit

- a) avoir effectué au moins 3 heures de vol sur motoplaneur en sa qualité de pilote commandant de bord au cours des 24 mois précédents, ou

- b) à défaut, produire une attestation d'un instructeur habilité faisant état de 10 décollages effectués en qualité de pilote commandant de bord sur motoplaneur.

La revalidation de la qualification de motoplaneur est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

Chapitre IV – Pilote d'aéronef ultra-léger motorisé

Section A – Licence d'entraînement de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé

Art. 68. Privilèges de la licence

- a) La licence d'entraînement autorise son titulaire à effectuer des vols en double commande avec un instructeur de vol et des vols seul à bord sous la surveillance d'un instructeur de vol. L'instructeur de vol doit au moins être titulaire de la qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé.
- b) Le titulaire d'une licence d'entraînement ou d'une licence de pilote privé d'avion, de planeur ou d'aérostat est dispensé d'obtenir la licence d'entraînement de pilote privé d'aéronef ultra-léger motorisé.

Art. 69. Conditions d'obtention de la licence

Pour obtenir la licence d'entraînement, les dispositions de l'article 22 ci-dessus sont applicables.

Art. 70. Validité - Revalidation de la licence

La licence d'entraînement est valable 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Elle est renouvelable sur présentation d'un nouveau certificat médical.

Section B – Licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé

Art. 71. Privilèges de la licence

La licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, dans les limites des inscriptions et des qualifications y associées, les fonctions de pilote commandant de bord avec passagers sur tout aéronef ultra-léger motorisé utilisé pour des vols non payants.

En outre, la licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé permet à son titulaire d'effectuer, sous la surveillance d'un instructeur de vol, tous genres de vols d'entraînement.

Art. 72. Conditions d'obtention de la licence

La licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé mentionnera, outre les qualifications prévues au Chapitre IV Section C ci-dessous, obligatoirement une inscription «multi-axes» et/ou «pendulaire».

- A) Pour obtenir la licence, le candidat doit:
- a) être titulaire d'une licence d'entraînement en cours de validité;
 - b) être âgé de 17 ans au moins;
 - c) justifier de l'expérience pratique suivante:
 - au moins 20 heures de vol sur aéronef ultra-léger motorisé du type dont l'inscription est recherchée; au moins 5 heures de vol sont à effectuer seul à bord;
 - pour le détenteur d'une licence de pilote privé d'avion ou d'une licence de pilote de planeur, au moins 5 heures de vol sur aéronef ultra-léger motorisé du type dont l'inscription est recherchée; au moins 1 heure de vol est à effectuer seul à bord.
 - d) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

La demande d'admission aux épreuves doit être faite sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration.

- B) Pour obtenir une inscription supplémentaire, le candidat doit:
- a) justifier d'une expérience d'au moins 5 heures de vol sur aéronef ultra-léger motorisé du type dont l'inscription est recherchée; au moins 1 heure de vol est à effectuer seul à bord;
 - b) avoir réussi à une épreuve pratique.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

La demande d'admission à l'épreuve doit être faite sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration.

Art. 73. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) Réglementation aéronautique
 - réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne;
- b) Connaissance générale des aéronefs

- principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs 2 temps et 4 temps, les réducteurs, l'allumage et les silencieux/échappements;
 - limites d'emploi des aéronefs et des groupes motopropulseurs; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés;
 - assemblage de la cellule, matériaux de la cellule, revêtements des surfaces, câbles de haubannage et de contrôle des gouvernes;
- c) Principes et techniques du vol
- équilibre et stabilité de l'aéronef dans toutes les phases du vol, effets perturbant cet équilibre;
 - effets du chargement et du centrage sur les caractéristiques de vol, calculs de masse et de centrage
 - emploi et application pratique de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage;
 - forces appliquées à l'aéronef dans toutes les phases du vol, l'équilibre de ces forces, les effets primaires et secondaires des gouvernes;
- d) Météorologie
- application de la météorologie aéronautique élémentaire; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques; altimétrie;
- e) Navigation
- aspects pratiques de la navigation aérienne et des techniques de navigation à l'estime; emploi des cartes aéronautiques;

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 74. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande sur aéronef ultra-léger motorisé, donnée par un instructeur de vol.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) procédures prévol, préparation du vol;
- b) procédures d'aérodrome et de circuit;
- c) manoeuvres avec références fixes sol;
- d) vol à vitesse réduite;
- e) décollages et atterrissages;
- f) vol sur campagne;
- g) décollages et atterrissages à performance maximale;
- h) procédures d'urgence.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 75. Validité - Revalidation de la licence

La licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement;
- b) avoir effectué au moins 6 heures de vol au cours de la période précédente de 24 mois, ou
- c) si les conditions de revalidation fixées sub b) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un examinateur, établissant:
 - le maintien de sa compétence tant théorique que pratique, et
 - avoir effectué, sous la surveillance d'un instructeur de vol, au moins 1 heure de vol, sous condition d'avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre IX du présent règlement.

La revalidation de la licence est exclue, si elle n'a pas été demandée au cours des 24 mois qui suivent son échéance.

Section C – Qualifications

1. Qualification de radiotéléphonie

Art. 76. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification de radiotéléphonie est autorisé à utiliser une installation de radiotéléphonie de bord.

Art. 77. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie le requérant doit:

- a) être titulaire d'une licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé en cours de validité;
- b) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Art. 78. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés de ses connaissances dans les matières suivantes:

- procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols VFR;
- mesures à prendre en cas d'interruption des communications;
- communications de détresse et d'urgence;
- connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie);
- physique élémentaire de la propagation des ondes;
- spectre des fréquences aéronautiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 79. Epreuves pratiques

- réglage et choix des fréquences d'une installation de radiotéléphonie de bord;
- épreuve pratique de radiotéléphonie.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 80. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification de radiotéléphonie est assujettie à la validité de la licence.

2. Qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé

Art. 81. Privilèges de la qualification

La qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé permet à son détenteur de diriger, dans les limites de ses propres inscriptions et qualifications, l'entraînement pour l'obtention ou la revalidation de la licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé et des inscriptions et qualifications y associées.

Art. 82. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé multi-axes et/ou pendulaire, le requérant doit:

- a) être âgé de 18 ans au moins;
- b) être titulaire d'une licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé multi-axes et/ou pendulaire en cours de validité;
- c) justifier d'une expérience pratique de:
 - 80 heures en tant que pilote commandant de bord sur aéronef ultra-léger motorisé multi-axes et/ou pendulaire;
 - 40 heures en tant que pilote commandant de bord sur aéronef ultra-léger motorisé multi-axes et/ou pendulaire pour les titulaires d'une qualification d'instructeur de pilote d'avion aux vols VFR ou d'instructeur de pilote de planeur;
- d) être recommandé par une école de pilotage d'aéronefs ultra-légers motorisés;
- e) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 83. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) toutes les matières inscrites à l'article 73 ci-dessus ainsi que toutes les matières relatives à ses propres inscriptions et qualifications
- b) techniques d'instruction appliquée;
- c) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol;
- d) processus d'apprentissage;
- e) éléments de pédagogie;
- f) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement;
- g) élaboration de programmes de formation;
- h) organisation des leçons;
- i) techniques d'instruction en classe;
- j) utilisation des aides de formation;
- k) analyse et correction des erreurs des élèves;
- l) performances et limites humaines applicables à l'instruction en vol;
- m) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 84. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande par un instructeur de vol.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de son instruction de vol dans les matières suivantes:

- a) pilotage de l'aéronef à partir du siège de l'instructeur;

- b) techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs commises par les élèves ;
- c) techniques d'instruction relatives aux manoeuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

L'examen pratique comprend deux parties:

- a) au cours d'un vol effectué avec un examinateur, le candidat aura prouvé, dans la catégorie d'aéronef pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles doit porter l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.
- b) l'accomplissement, en tant que candidat instructeur, de 50 heures d'instruction pratique comprenant au moins la réussite aux épreuves pratiques d'un candidat pour l'obtention de la licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 85. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'instructeur de pilotes d'aéronefs ultra-légers motorisés est valable pour une période de 24 mois mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir effectué au moins 20 heures de vol en sa qualité d'instructeur au cours des 24 mois précédents, ou
- b) à défaut, avoir accompli au moins 30 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord au cours des 24 mois précédents.

La revalidation de la qualification est exclue, si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

Chapitre V - Pilote de planeur

Section A - Licence d'entraînement de pilote de planeur

Art. 86. Privilèges de la licence

- a) La licence d'entraînement autorise son titulaire à effectuer des vols en double commande avec un instructeur de vol, et des vols seul à bord sous la surveillance d'un instructeur de vol. L'instructeur de vol doit au moins être titulaire de la qualification d'instructeur de pilote de planeur,
Le titulaire d'une licence d'entraînement est autorisé à utiliser une installation de radiotéléphonie de bord sous la surveillance ou d'après les directives de l'instructeur de vol.
- b) Le titulaire d'une licence d'entraînement ou d'une licence de pilote privé d'avion, d'aéronef ultra-léger motorisé, ou d'aérostat est dispensé d'obtenir la licence d'entraînement de pilote de planeur.

Art. 87. Conditions d'obtention de la licence

Pour obtenir la licence d'entraînement les dispositions de l'article 22 ci-dessus sont applicables.

Art. 88. Validité - Revalidation de la licence

La licence d'entraînement est valable 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Elle est renouvelable sur présentation d'un nouveau certificat médical.

Section B - Licence de pilote de planeur

Art. 89. Privilèges de la licence

La licence de pilote de planeur permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, dans les limites des inscriptions et qualifications de vol y associées, les fonctions de pilote commandant de bord avec passagers sur tout planeur utilisé pour des vols non payants.

Il est autorisé à utiliser une installation de radiotéléphonie de bord.

En outre, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire d'effectuer, sous la surveillance d'un instructeur de vol, tous genres de vols d'entraînement.

Art. 90. Conditions d'obtention de la licence

La licence de pilote de planeur mentionne, outre les qualifications prévues au Chapitre V, Section C du présent règlement, obligatoirement une inscription « lancement au treuil » et/ou « remorquage avion ».

A) Pour obtenir la licence, le candidat doit:

- a) être titulaire d'une licence d'entraînement en cours de validité;
- b) être âgé de 17 ans au moins;
- c) justifier de l'expérience pratique suivante:
 - au moins 50 heures de vol sur planeur, dont au moins 25 heures de vol seul à bord;
 - avoir effectué au moins 150 décollages au moyen du type de lancer dont l'inscription est recherchée;
 - pour les détenteurs d'une licence de pilote privé d'avion ou de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé multi-axes,
 - au moins 60 décollages, dont: au moins 10 seul à bord, lorsqu'une inscription « lancement au treuil » est recherchée;
 - au moins 20 décollages, dont au moins 10 seul à bord, lorsqu'une inscription « remorquage avion » est recherchée;
- d) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

La demande d'admission aux épreuves doit être faite sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration.

- B) Pour l'obtention d'une inscription supplémentaire, le candidat doit
- a) justifier de l'expérience pratique suivante:
 - au moins 60 décollages, dont au moins 10 seul à bord, lorsqu'une inscription «lancement au treuil» est recherchée;
 - au moins 20 décollages, dont au moins 10 seul à bord, lorsqu'une inscription «remorquage avion» est recherchée;
 - b) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

La demande d'admission aux épreuves doit être faite sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration.

Art. 91. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) théorie fondamentale du vol appliquée aux planeurs et, en particulier, nature et conséquences possibles du décollage;
- b) limites d'emploi des planeurs appropriés;
- c) emploi des AIP et des NOTAM;
- d) dispositions réglementaires correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence de pilote de planeur, notamment méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne;
- e) application de la météorologie aéronautique élémentaire et procédures d'obtention des renseignements météorologiques;
- f) aspects pratiques du vol sur campagne en utilisant la navigation du pilote et les techniques de navigation à l'estime; emploi des cartes aéronautiques;
- g) utilisation des instruments et des équipements nécessaires pour le vol VFR, y compris les procédures de calage altimétrique;
- h) mesures de sécurité et procédures d'urgence appropriées, notamment, mesures à prendre pour éviter des conditions météorologiques dangereuses;
- i) radiotéléphonie
 - procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols VFR;
 - mesures à prendre en cas d'interruption des communications;
 - communications de détresse et d'urgence;
 - connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie);
 - physique élémentaire de la propagation des ondes;
 - spectre des fréquences aéronautiques.

Art. 92. Epreuves pratiques

Le candidat aura montré:

- a) qu'il connaît parfaitement et sait exécuter les manoeuvres normales et exceptionnelles d'un planeur permettant le vol sur campagne, avec une compétence correspondant à celle d'un pilote de planeur;
- b) qu'il sait piloter un planeur d'une manière compatible avec les activités des autres usagers de l'espace aérien tout en respectant les procédures des services de la circulation aérienne ainsi que les procédures et la phraséologie de la radiotéléphonie.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 93. Validité - Revalidation de la licence

La licence de pilote de planeur est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre IX du présent règlement;
- b) avoir effectué au cours de la période précédente de 24 mois au moins 12 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord, comprenant
 - 40 décollages pour le titulaire d'une inscription «lancement au treuil»;
 - 5 décollages pour le titulaire d'une inscription «remorquage avion», ou
- c) si les conditions de revalidation fixées sub b) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un examinateur, établissant:
 - le maintien de sa compétence tant théorique que pratique, et
 - avoir effectué, sous la surveillance d'un instructeur de vol, au moins 5 décollages seul à bord, sous condition d'avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre IX du présent règlement.

La revalidation de la licence est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

Section C – Qualifications

1. Qualification de motoplaneur

Art. 94. Privilèges de la qualification

La qualification de motoplaneur permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord sur un motoplaneur.

Art. 95. Conditions d'obtention de la qualification

Sans préjudice aux dispositions de l'Art. 65 ci-dessus, le requérant doit, pour obtenir la qualification de motoplaneur :

- a) être titulaire d'une licence de pilote de planeur en cours de validité;
- b) justifier depuis l'obtention de la licence de planeur d'au moins 25 heures de vol sur planeur en qualité de pilote commandant de bord;
- c) produire une attestation d'un instructeur faisant état d'au moins 3 heures de vol en double commande et comportant au moins 10 atterrissages;
- d) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Art. 96. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui sont accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) Réglementation aéronautique
réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé d'avion; règles de l'air; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne;
- b) Connaissance générale des aéronefs
 - principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments des avions;
 - limites d'emploi des avions et des groupes motopropulseurs; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés;
- c) Navigation
aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime; emploi des cartes aéronautiques; établissement de plans de vol.

Art. 97. Epreuves pratiques

Le candidat aura montré:

- a) qu'il connaît parfaitement et sait exécuter les manoeuvres normales et exceptionnelles d'un avion permettant le vol sur campagne, avec une compétence correspondant à celle d'un pilote privé d'avion;
- b) qu'il sait piloter un avion d'une manière compatible avec les activités des autres usagers de l'espace aérien.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 98. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification de motoplaneur est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir effectué au moins 3 heures de vol au cours des 24 mois précédents, ou
- b) à défaut, produire une attestation d'un instructeur habilité faisant état de 10 décollages effectués en qualité de pilote commandant de bord sur motoplaneur.

La revalidation de la qualification de motoplaneur est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

2. Qualification d'acrobaties aériennes

Art. 99. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification d'acrobaties aériennes est autorisé à effectuer des acrobaties aériennes.

Art. 100. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'acrobaties aériennes, le requérant doit:

- a) être titulaire d'une licence de pilote de planeur en cours de validité;
- b) avoir totalisé 100 heures en qualité de pilote commandant de bord.
- c) avoir satisfait à une épreuve pratique.

Le détenteur d'une licence de pilote d'avion associée d'une qualification d'acrobaties aériennes n'est pas dispensé de l'épreuve pratique pour l'obtention de la qualification d'acrobaties aériennes.

Art. 101. Epreuve pratique

Le candidat doit effectuer au moins 6 figures d'acrobaties aériennes choisies à partir d'un recueil de figures approuvé par le Ministre des Transports dont un vol sur le dos d'une durée d'au moins 10 secondes.

Le temps de la présentation, compté du début de la première figure à la fin de la dernière, ne doit pas dépasser 8 minutes.

Avant le vol, le candidat doit remettre le programme écrit à l'examineur.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 102. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'acrobaties aériennes est valable pour une durée de 24 mois, mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit certifier, sur une formule prescrite, qu'il a accompli, pendant la dernière période de validité de sa qualification, au moins une fois le programme choisi pour l'obtention de sa qualification.

La revalidation de la qualification d'acrobaties aériennes est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

3. Qualification d'instructeur de pilote de planeur

Art. 103. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de pilote de planeur permet à son détenteur, dans les limites de ses propres qualifications, de diriger l'entraînement pour l'obtention ou la revalidation de la licence de pilote de planeur et des qualifications y associées.

Art. 104. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification, le candidat doit:

- a) être âgé de 18 ans au moins;
- b) être titulaire d'une licence de pilote de planeur en cours de validité;
- c) avoir totalisé au moins 250 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord;
- d) être recommandé par une école agréée;
- e) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Art. 105. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) toutes les matières inscrites à l'article 89 ci-dessus;
- b) techniques d'instruction appliquée;
- c) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol;
- d) processus d'apprentissage;
- e) éléments de pédagogie;
- f) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement;
- g) élaboration de programmes de formation;
- h) organisation des leçons;
- i) techniques d'instruction en classe;
- j) utilisation des aides de formation;
- k) analyse et correction des erreurs des élèves;
- l) performances et limites humaines applicables à l'instruction en vol;
- m) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 106. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction en double commande par un instructeur de pilote de planeur.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de son instruction de vol dans les matières suivantes:

- a) pilotage du planeur à partir du siège de l'instructeur;
- b) techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs commises par les élèves;
- c) techniques d'instruction relatives aux manoeuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

L'examen pratique comprend deux parties:

- a) au cours d'un vol effectué avec un examinateur, le candidat aura prouvé, dans la catégorie de planeur pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles doit porter l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.
- b) l'accomplissement, en tant que candidat instructeur, de 100 heures d'instruction pratique comprenant au moins la réussite aux épreuves pratiques d'un candidat pour l'obtention de la licence de pilote de planeur.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 107. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'instructeur de pilote de planeur est valable pour une période de 24 mois, mais expire avec la validité de la licence.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir effectué au moins 24 heures de vol en sa qualité d'instructeur au cours des 24 mois précédents, ou
- b) à défaut, avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord au cours des 24 mois précédents.

La revalidation de la qualification d'instructeur de pilote de planeur est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

Section D – Licence de pilote de planeur léger

Art. 108. Le Ministre des Transports peut prendre des dispositions spéciales pour l'utilisation des planeurs légers motorisés et non-motorisés.

Chapitre VI – Pilote d'aérostat

Section A – Licence d'entraînement de pilote d'aérostat

Art. 109. Privilèges de la licence

- a) La licence d'entraînement autorise son titulaire à effectuer, sous la surveillance d'un instructeur de vol, des vols d'entraînement en aérostat. L'instructeur de vol doit être titulaire de la qualification d'instructeur de pilote d'aérostat.

Le titulaire d'une licence d'entraînement est autorisé à utiliser l'installation de radiotéléphonie de bord sous la surveillance et d'après les directives de son instructeur.

- b) Le titulaire d'une licence d'entraînement ou d'une licence de pilote privé d'avion, d'aéronef ultra-léger motorisé ou de planeur est dispensé d'obtenir la licence d'entraînement de pilote d'aérostat.

Art. 110. Conditions d'obtention de la licence

Pour obtenir la licence d'entraînement, les dispositions de l'article 22 ci-dessus sont applicables.

Art. 111. Validité de la licence

La licence d'entraînement est valable 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical. Elle est renouvelable sur présentation d'un nouveau certificat médical.

Section B – Licence de pilote d'aérostat

Art. 112. Privilèges de la licence

La licence de pilote d'aérostat permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, dans les limites des inscriptions et qualifications y associées, les fonctions de pilote commandant de bord avec passagers sur tout aérostat utilisé pour des vols non payants.

En outre, la licence de pilote d'aérostat permet à son titulaire d'effectuer, sous la surveillance d'un instructeur de vol, tous genres de vols d'entraînement en vue de l'obtention des inscriptions et qualifications y associées.

Art. 113. Conditions d'obtention de la licence

La licence de pilote d'aérostat mentionnera, outre les qualifications prévues au Chapitre VI Section C ci-dessous, obligatoirement une inscription «ballon à air chaud» et/ou «ballon à gaz».

A) Pour obtenir la licence, le candidat doit:

- a) être titulaire d'une licence d'entraînement en cours de validité;
- b) être âgé de 17 ans au moins;
- c) justifier de l'expérience pratique suivante:
 - pour l'inscription «ballon à air chaud»:
 - au moins 14 ascensions en ballon à air chaud dans les trois années qui précèdent l'examen pratique; ce total comprendra:
 - 1) au moins 12 ascensions d'une durée moyenne d'une heure sous la surveillance d'un instructeur de vol,
 - 2) au moins 1 ascension jusqu'à une hauteur d'au moins 500 mètres sous la surveillance d'un instructeur de vol,
 - 3) au moins 1 ascension seul à bord;
 - pour l'inscription «ballon à gaz»:
 - au moins 14 heures de vol en ballon à gaz dans les trois années qui précèdent l'examen pratique; ce total comprendra:
 - 1) au moins 6 ascensions sous la surveillance d'un instructeur de vol,
 - 2) au moins 1 ascension jusqu'à une hauteur d'au moins 3 000 mètres sous la surveillance d'un instructeur de vol,
 - 3) au moins 1 ascension seul à bord;
 - d) avoir obtenu la qualification de radiotéléphonie;
 - e) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

La demande d'admission aux épreuves doit être faite sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration.

B) Pour obtenir une inscription supplémentaire, le candidat doit:

a) justifier de l'expérience pratique suivante:

pour l'inscription «ballon à air chaud»:

– au moins 7 ascensions en ballon air chaud dont au moins 6 ascensions d'une durée moyenne d'une heure sous la surveillance d'un instructeur de vol;

pour l'inscription «ballon à gaz»:

– au moins 7 heures de vol en ballon à gaz comprenant au moins 3 ascensions sous la surveillance d'un instructeur de vol;

b) avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Les modalités de cette épreuve seront fixées par le Ministre des Transports.

Les demandes d'admission aux épreuves doivent être faites sur une formule à retirer par les intéressés auprès de l'administration et doivent être présentées par l'école agréée.

Art. 114. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera, - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances et aptitudes dans les matières suivantes:

pour l'inscription «ballon à air chaud»:

- a) Aérostatique, les conditions propres aux ballons à air chaud étant particulièrement prises en considération;
- b) Connaissance et surtout entretien des ballons, du matériel et des instruments;
- c) Météorologie;
- d) Connaissance des cartes et navigation à vue;
- e) Législation sur la navigation aérienne, les règles de l'air, les signaux et les services de la circulation aérienne;
- f) Pratique du vol sur ballon à air chaud, procédures d'urgence;
- g) Procédures de radiotéléphonie concernant les vols en ballons et communications de détresse et d'urgence, connaissances des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie);

pour l'inscription «ballon à gaz»:

- a) Aérostatique, propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés dans les ballons;
- b) Connaissance et surtout entretien des ballons, du matériel et des instruments;
- c) Météorologie;
- d) Connaissance des cartes et navigation à vue;
- e) Législation sur la navigation aérienne, les règles de l'air, les signaux et les services de la circulation aérienne;
- f) Pratique du vol sur ballon à gaz, limites d'emploi, procédures d'urgence;
- g) Procédures de radiotéléphonie concernant les vols en ballons et communications de détresse et d'urgence, connaissances des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie).

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Les titulaires d'une licence d'une autre catégorie d'aéronefs sont dispensés de l'examen sur la météorologie, la connaissance des cartes et la navigation à vue, ainsi que sur la réglementation de la circulation aérienne, à l'exception des dispositions relatives à l'exploitation des aérostats.

Art. 115. Epreuves pratiques

Le candidat aura reçu une instruction sur aérostat, donnée par un instructeur de vol.

Il justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances et aptitudes dans les matières suivantes:

- dispositions communes pour «ballon à air chaud» et «ballon à gaz»
 - a) préparation du vol, notamment montage, gréement, gonflage, arrimage et inspection du ballon;
 - b) techniques et procédures de décollage, d'ascension, de vol en palier, de descente, notamment limites appropriées et procédures d'urgence;
 - c) précautions à prendre pour éviter les collisions;
 - d) pilotage du ballon au moyen de repères visuels extérieurs et de la navigation à l'estime;
 - e) approches et atterrissages, y compris manoeuvres au sol;
 - f) utilisation de l'équipement radioélectrique de bord, y compris les procédures de radiotéléphonie;

- pour l'inscription «ballon à air chaud»:
 - a) une ascension en ballon à air chaud, examinateur à bord, d'une durée d'au moins 45 minutes au cours de laquelle une altitude d'au moins 1500 m sera atteinte; le candidat conduira le ballon de façon autonome et dirigera personnellement tous les travaux de préparation et de pliage;
 - b) une ascension en ballon à air chaud d'une durée d'au moins 30 minutes, le candidat étant seul à bord et l'examineur assistant au départ et, si possible, à l'atterrissage; cette ascension peut être exécutée directement après l'ascension décrite au précédent alinéa;
 - c) pour ces deux ascensions, le candidat doit présenter des barogrammes munis de l'attestation de l'examineur et suivre les programmes définis par l'examineur avant l'ascension;
- pour l'inscription «ballon à gaz»:
 - a) une ascension en ballon à gaz, examinateur à bord, d'une durée d'au moins 2 heures au cours de laquelle une altitude d'au moins 3000 m sera atteinte; le candidat conduira le ballon de façon autonome et dirigera personnellement tous les travaux de préparation et de pliage;
 - b) pour cette ascension, le candidat doit présenter un barogramme muni de l'attestation de l'examineur et suivre le programme défini par l'examineur avant l'ascension.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 116. Validité - Revalidation de la licence

La licence de pilote d'aérostat est valable pour une durée de 24 mois mais expire avec la validité du certificat médical.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement,
- b) avoir effectué, au cours de la période précédente de 24 mois, pour un détenteur de:
 - l'inscription «ballon à air chaud»
 - au moins 5 ascensions en ballon à air chaud d'une durée moyenne d'une heure, dont 2 doivent avoir été exécutées au cours des derniers 12 mois;
 - l'inscription «ballon à gaz»
 - au moins 3 ascensions en ballon à gaz d'une durée moyenne de 2 heures, dont 1 doit avoir été exécutée au cours des derniers 12 mois;
- c) si les conditions de revalidation fixées sub b) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un examinateur, établissant:
 - le maintien de sa compétence tant théorique que pratique, et
 - avoir effectué, sous la surveillance d'un instructeur de vol, au moins 2 ascensions, sous condition d'avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement.

La revalidation de la licence est exclue, si elle n'a pas été demandée au cours des 24 mois qui suivent son échéance.

Section C – Qualifications

1. Qualification de radiotéléphonie

Art. 117. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification de radiotéléphonie est autorisé à utiliser une installation de radiotéléphonie de bord.

Art. 118. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie le requérant doit avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques.

Art. 119. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés de ses connaissances dans les matières suivantes:

- procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols VFR;
- mesures à prendre en cas d'interruption des communications;
- communications de détresse et d'urgence;
- connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie);
- physique élémentaire de la propagation des ondes;
- spectre des fréquences aéronautiques.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 120. Epreuves pratiques

- réglage et choix des fréquences d'une installation de radiotéléphonie de bord;
- épreuve pratique de radiotéléphonie.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 121. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification de radiotéléphonie est assujettie à la validité de la licence.

2. Qualification d'ascension de nuit

Art. 122. Privilèges de la qualification

La qualification d'ascension de nuit permet à son titulaire d'effectuer des ascensions de nuit en aérostat en régime de vol VFR dans les limites des inscriptions et qualifications associées à la licence.

Art. 123. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'ascension de nuit, le candidat doit avoir effectué au moins 2 ascensions de nuit avec un instructeur de vol, en assurant chaque fois pendant au moins 1 heure de façon autonome la conduite de l'aérostat, respectivement du dirigeable, et avoir déterminé correctement sa position.

Art. 124. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'ascension de nuit est assujettie à la validité de la licence et des inscriptions y inscrites.

3. Qualification «Dirigeable à air chaud»

Art. 125. Privilèges de la qualification

La qualification «Dirigeable à air chaud» permet à son titulaire d'effectuer des ascensions en dirigeable à air chaud.

Art. 126. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification «Dirigeable à air chaud» le candidat doit :

- a) être titulaire d'une licence de pilote d'aérostat avec inscription «ballon à air chaud» en cours de validité ;
- b) justifier au moins 50 ascensions d'une durée moyenne d'une heure en qualité de pilote commandant de bord de ballon à air chaud, dont au moins 2 ascensions au cours des 12 mois précédant l'examen pratique ;
- c) avoir suivi une instruction pratique d'au moins 5 heures de vol en double commande sur dirigeable à air chaud sous la surveillance d'un instructeur de vol ;
- d) justifier au moins d'un vol, seul à bord d'un dirigeable à air chaud, d'au moins 30 minutes ;
- e) avoir réussi à une épreuve pratique.

Les modalités de cette épreuve seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 127. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification «Dirigeable à air chaud» est valable pour une durée de 24 mois mais expire avec la validité du certificat médical.

Celui qui en demande la revalidation doit :

- a) avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement,
- b) avoir effectué, au cours de la période précédente de 24 mois au moins 5 vols en dirigeable à air chaud d'une durée moyenne d'une heure, dont 2 doivent avoir été exécutés au cours des derniers 12 mois,
- c) si les conditions de revalidation fixées sub b) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un examinateur, établissant :
 - le maintien de sa compétence tant théorique que pratique, et
 - avoir effectué, sous la surveillance d'un instructeur de vol, au moins 2 ascensions en dirigeable à air chaud, sous condition d'avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement.

La revalidation de la qualification est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

4. Qualification «Dirigeable à gaz»

Art. 128. Privilèges de la qualification

La qualification «Dirigeable à gaz» permet à son titulaire d'effectuer des ascensions en dirigeable à gaz.

Art. 129. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification «Dirigeable à gaz» le candidat doit :

- a) être titulaire d'une licence de pilote d'aérostat en cours de validité ;
- b) justifier :
 - pour les titulaires d'une inscription «ballon à air chaud» : au moins 50 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord de ballon à air chaud, dont au moins 2 heures au cours des 12 mois précédant l'examen pratique ;
 - pour les titulaires d'une inscription «ballon à gaz» : au moins 20 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord de ballon à gaz, dont au moins 2 heures au cours des 12 mois précédant l'examen pratique ;
- c) avoir suivi une instruction pratique d'au moins 10 heures de vol en double commande sur dirigeable à gaz sous la surveillance d'un instructeur de vol ; pour les titulaires d'une qualification «Dirigeable à air chaud» cette instruction pratique peut être réduite à 5 heures ;

- d) justifier au moins d'un vol, seul à bord d'un dirigeable à gaz, d'au moins 1 heure.
- e) avoir réussi à une épreuve pratique.

Les modalités de cette épreuve seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 130. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification «Dirigeable à gaz» est valable pour une durée de 24 mois mais expire avec la validité du certificat médical.

Celui qui en demande la revalidation doit:

- a) avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement,
- b) avoir effectué, au cours de la période précédente de 24 mois au moins 3 vols en dirigeable à gaz d'une durée moyenne d'une heure, dont 1 doit avoir été exécuté au cours des derniers 12 mois;
- c) si les conditions de revalidation fixées sub b) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un examinateur, établissant:
 - le maintien de sa compétence tant théorique que pratique, et
 - avoir effectué, sous la surveillance d'un instructeur de vol, au moins 2 vols en dirigeable à gaz, sous condition d'avoir satisfait à l'examen médical prévu au Chapitre VIII du présent règlement.

La revalidation de la qualification est exclue si elle n'a pas été demandée au cours des 12 mois qui suivent son échéance.

5. Qualification d'instructeur de pilote d'aérostaf

Art. 131. Privilèges de la qualification

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de pilote d'aérostaf permet à son détenteur, dans les limites de ses propres inscriptions et qualifications, de diriger l'entraînement pour l'obtention ou la revalidation de la licence de pilote d'aérostaf et des inscriptions et qualifications y associées.

Art. 132. Conditions d'obtention de la qualification

Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote d'aérostaf le requérant doit:

- a) être âgé de 18 ans au moins;
- b) être titulaire d'une licence de pilote d'aérostaf en cours de validité,
- c) avoir effectué, au cours de la période précédente de 24 mois, pour un détenteur de:
 - l'inscription «ballon à air chaud»
 - au moins 20 ascensions en ballon à air chaud d'une durée moyenne d'une heure;
 - l'inscription «ballon à gaz»
 - au moins 20 ascensions en ballon à gaz d'une durée moyenne de 2 heures, dont 1 doit avoir été exécutée au cours des derniers 12 mois,
- d) être recommandé par une école agréée,
- e) avoir réussi à une épreuve théorique.

Les conditions sub a) à d) ci-dessus doivent être remplies avant l'admission à l'épreuve théorique prévue sub e) ci-dessus.

Art. 133. Epreuves théoriques

Le candidat justifiera - à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés - de ses connaissances dans les matières suivantes:

- a) toutes les matières inscrites à l'article 119 ci-dessus ainsi que toutes les matières relatives à ses propres qualifications;
- b) techniques d'instruction appliquée;
- c) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol;
- d) processus d'apprentissage;
- e) éléments de pédagogie;
- f) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement;
- g) élaboration de programmes de formation;
- h) organisation des leçons;
- i) techniques d'instruction en classe;
- j) utilisation des aides de formation;
- k) analyse et correction des erreurs des élèves;
- l) performances et limites humaines applicables à l'instruction en vol;
- m) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.

Les modalités de ces épreuves seront fixées par le Ministre des Transports.

Art. 134. Validité - Revalidation de la qualification

La qualification d'instructeur de pilote d'aérostaf est assujettie à la validité de la licence.

Chapitre VII – Présentation et contenu des licences et qualifications

Art. 135. Contenu des licences

Les licences comporteront les éléments suivants :

- I) Nom de l'Etat (en caractères gras).
- II) Désignation de la licence (en caractères très gras).
- III) Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le Ministère des Transports - Service aéronautique.
- IV) Nom et prénoms du titulaire.
Date de naissance.
- V) Adresse du titulaire.
- VI) Nationalité du titulaire.
- VII) Signature du titulaire.
- VIII) Service de délivrance et, le cas échéant, conditions sous lesquelles la licence a été délivrée.
- IX) Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence.
- X) Signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance.
- XI) Cachet ou sceau du service délivrant la licence.
- XIII) Observations, c'est à dire: annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges.
- XIV) Privilèges du détenteur.

Les rubriques ci-dessus sont indiquées en langues française et anglaise.

Art. 136. Contenu des qualifications

- XII) Désignation de la qualification (en caractères très gras).
- III) Numéro de série de la licence.
- IV) Nom et prénoms du titulaire.
Date de naissance.
- VII) Signature du titulaire.
- IX) Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la qualification.
- X) Signature du fonctionnaire délivrant la qualification et date de cette délivrance.
- XIV) Privilèges du détenteur.

Art. 137. Couleur des licences et qualifications

Les licences délivrées par le Ministre des Transports auront les couleurs suivantes :

- | | |
|---|--------------|
| a) Licence d'entraînement commune | - vert |
| b) Licence de pilote privé d'avion | - brun clair |
| d) Licence de pilote d'aéronef ultra-léger motorisé | - orange |
| e) Licence de pilote de planeur | - rose |
| f) Licence de pilote d'aérostat | - gris clair |

Les qualifications délivrées par le Ministre des Transports seront de couleur blanche.

Chapitre VIII. – Conditions médicales

Art. 138. Les examens médicaux doivent être passés devant des médecins spécialement agréés à cet effet par le Ministre des Transports.

Art. 139. Tout candidat se présentant pour subir l'examen médical signera et remettra au médecin agréé une déclaration indiquant s'il a déjà subi un examen analogue et, dans l'affirmative, quel en a été le résultat. Toute fausse déclaration entraînera le retrait de la licence.

Art. 140. L'examen médical révisionnel, destiné à vérifier si le titulaire d'une licence a conservé son aptitude physique, est le même que l'examen initial.

Art. 141. Les conditions médicales exigées pour les différentes licences prévues par le présent règlement sont les suivantes :

A. Conditions d'aptitude physique et mentale

Les conditions ci-après serviront de base à la conduite de l'examen médical et à la détermination de l'aptitude physique et mentale.

I. Le candidat sera exempt:

- a) de toute anomalie, congénitale ou acquise, ou
- b) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aiguë ou chronique, ou
- c) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération qui entraînerait un degré d'incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef dans les conditions ordinaires de vol.

Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le rendre subitement inapte à conduire un aéronef avec sécurité.

Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux ni diagnostics cliniques qui, selon les conclusions de médecins agréés, le rendraient incapable d'exercer avec sûreté les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue et qui révèlent:

- a) une psychose,
- b) l'alcoolisme,
- c) la pharmacodépendance,
- d) des troubles de la personnalité, notamment des troubles suffisamment graves pour avoir entraîné à plusieurs reprises des actes manifestes,
- e) une anomalie mentale ou une névrose.

II. Examen du système nerveux:

1. Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostic clinique des affections suivantes:

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets, selon les conclusions de médecins agréés, pourraient compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef,
- b) des syndromes d'épilepsie,
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.

2. Blessures ayant intéressé la tête:

- a) les cas de commotion cérébrale simple ou de fracture simple du crâne non accompagnée de lésion intracrânienne entraîneront l'inaptitude provisoire jusqu'au moment où le médecin agréé aura constaté que les effets de la commotion ou de la fracture ne sont plus susceptibles de compromettre la sécurité du vol;
- b) les cas de blessures de la tête accompagnées de lésions intracrâniennes entraîneront l'inaptitude 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 entraîneront l'inaptitude définitive. Dans le cas de plasties assurant l'intégralité présente et future du système nerveux central, le candidat pourra être déclaré apte. La licence ne sera pas renouvelée avant un an.

III. Examen chirurgical général:

1. Le candidat ne souffrira d'aucune blessure ni lésion, n'aura subi aucune opération, ne présentera aucune anomalie, congénitale ou acquise, qui soit de nature à compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef. Il ne présentera aucune hernie. Si le médecin-examineur a la preuve que le candidat portera un bandage bien adapté, il pourra le déclarer apte.

2. Appareil locomoteur.

Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution, ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections congénitales ou acquises, entraîneront l'inaptitude. Certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques qui ne risquent pas de compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef en vol pourront ne pas entraîner l'inaptitude.

3. Tube digestif.

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

4. Cage thoracique.

Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement de la cage thoracique, ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale provoquant une déficience respiratoire en altitude entraînera l'inaptitude.

5. Système urinaire.

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, entraînera l'inaptitude. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie pourra ne pas entraîner l'inaptitude.

IV. Examen médical général:

1. Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le rendre subitement inapte à conduire un aéronef avec sécurité.

2. Le candidat ne présentera aucune anomalie du coeur, congénitale ou acquise, susceptible de compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef. Des antécédents d'infarctus caractérisé du myocarde entraîneront l'inaptitude. Si le médecin agréé le juge utile, il peut exiger un électrocardiogramme.

3. La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.
 4. Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante. Les varices n'entraînent pas nécessairement l'inaptitude.
 5. Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre. L'examen radiographique complétera l'examen médical dans tous les cas cliniques douteux.
 6. Il n'y a lieu de considérer l'emphysème pulmonaire comme un cas d'inaptitude que s'il provoque des manifestations pathologiques.
 7. Les cas de tuberculose pulmonaire évolutive dûment diagnostiqués entraîneront l'inaptitude. Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait, ou que l'on suppose, être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
 8. Les infirmités comportant des déficiences fonctionnelles graves des voies gastro-intestinales et de leurs annexes entraîneront l'inaptitude.
 9. Les troubles de métabolisme, de la nutrition et des glandes endocrines de nature à compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef entraîneront l'inaptitude.
- Les cas de diabète sucré caractérisé que le candidat peut manifestement contrôler sans l'administration d'une substance anti-diabétique n'entraîneront pas l'inaptitude. L'administration de substances anti-diabétiques pour le contrôle du diabète sucré entraînera l'inaptitude, sauf dans les cas des substances administrées par voie buccale dans les conditions qui permettent une surveillance et un contrôle médicaux appropriés qui, selon les conclusions de médecins agréés, sont compatibles avec la sécurité de manoeuvre d'un aéronef.
10. Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies du sang entraîneront l'inaptitude.
 11. Tout symptôme d'affection organique des reins entraînera l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire. Les urines ne devront renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin agréé comme pathologique. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux entraîneront l'inaptitude; lorsqu'il s'agit d'un état passager, l'inaptitude ne sera que temporaire.
 12. Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de la licence, présente des antécédents personnels de syphilis sera tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin agréé, qu'il a subi un traitement approprié.

L'examen du sang par Bordet-Wassermann est obligatoire dans tous les cas.

V. *Examen ophtalmologique:*

Il n'existera aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'un ou de l'autre oeil, ou de leurs annexes, qui puisse être de nature à en affecter le fonctionnement au point de compromettre la sécurité du vol.

VI. *Examen otologique:*

Il n'existera:

- a) aucune affection pathologique 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'entraîneront qu'une inaptitude temporaire.

VII. *Examen du nez, de la gorge et de la bouche:*

Il n'existera aucune malformation sérieuse ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures.

B. *Conditions de vision*

Aucun des deux yeux ou leurs annexes ne présentera d'état pathologique actif, aiguë ou chronique, de nature à gêner son bon fonctionnement au point de compromettre la sécurité du vol.

Le candidat présentera:

- a) un champ visuel normal;
- b) une acuité visuelle à distance égale au moins à 6/12 (20/40, 0,5) pour chaque oeil pris séparément, avec ou sans lentilles correctrices. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition:
 - 1) qu'il porte ces lentilles correctrices lorsqu'il exercera les privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue,
 - 2) qu'il ait à sa portée des lentilles correctrices de rechange appropriées lorsqu'il exercera les privilèges d'une licence de membre d'équipage de conduite.

Le candidat sera capable de lire le tableau N5, ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte, à condition d'avoir ses lentilles à sa portée lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence. Le candidat ne devra pas utiliser plus d'une paire de lentilles correctrices pour démontrer le respect des conditions sub b) ci-dessus. La correction unifocale pour vision rapprochée ne sera pas admissible.

C. Conditions de perception des couleurs

Le candidat devra prouver qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sûreté. Le candidat capable de passer une épreuve correcte avec les tables pseudo-isochromatiques éclairées en lumière du jour ou en lumière artificielle de même température de couleur est jugé apte et n'a pas à subir d'autre épreuve.

Toutefois, le candidat commettant des erreurs lors de l'épreuve précitée est néanmoins jugé apte à condition d'identifier aisément et correctement les feux de couleur utilisés en aviation et émis au moyen d'une lanterne d'un modèle agréé par le Ministre des Transports.

D. Conditions d'audition

Le candidat ne présentera aucun défaut d'audition de nature à l'empêcher d'accomplir ses fonctions avec efficacité lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

Le candidat devra pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné au médecin agréé, à une distance de 2 m de ce dernier.

Le candidat à la qualification de vol aux instruments, examiné au moyen d'un audiomètre à sons purs lors de la délivrance initiale de sa licence, au moins une fois tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et, par la suite, au moins une fois tous les trois ans, ne devra pas présenter, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1000 et 2000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3000 Hz. Toutefois, un candidat présentant une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte à condition :

- a) de présenter, pour chaque oreille prise séparément, une acuité auditive équivalente à celle d'une personne normale avec un bruit de fond dont l'effet de masque sur la parole et les signaux radio simule celui des bruits du poste d'équipage; et
- b) de pouvoir entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, en utilisant ses deux oreilles et en se tenant le dos tourné au médecin agréé, à une distance de 2 m de ce dernier.

Lorsqu'il n'est pas possible de recourir aux techniques d'audiométrie à sons purs, d'autres méthodes fournissant des résultats équivalents à ceux spécifiés ci-dessus seront employées.

E. Dérogation

Le Ministre des Transports peut apporter des dérogations individuelles aux conditions médicales et physiques précitées conformément à l'avis et aux propositions d'une commission d'experts à instituer par lui.

Cette commission, qui comprendra des techniciens et des médecins, donnera son avis sur chaque dérogation demandée; l'avis précisera notamment :

- a) que l'état de santé du candidat ne risque pas, pendant une période de validité de la licence, de provoquer une incapacité subite de l'intéressé, pouvant compromettre la sécurité aérienne et
- b) que l'inaptitude à remplir les conditions exigées peut être compensée et jusqu'à quel degré elle peut l'être.

L'avis mentionnera les restrictions nécessaires qui seront inscrites sur les licences dans tous les cas où le candidat n'est jugé capable d'accomplir avec sûreté ses fonctions en vol que compte tenu de ces restrictions.

Art. 142. Le certificat médical est établi pour une période de 24 mois, à moins que l'aptitude physique ou mentale du candidat n'exige du médecin agréé un réexamen dans un délai plus court à indiquer au certificat.

Art. 143. Le modèle du certificat médical sera publié en annexe au présent règlement.

Chapitre IX. – Dispositions transitoires et finales

Art. 144. Les titulaires de licences et qualifications obtenues en vertu du règlement grand-ducal modifié du 14 août 1976 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs peuvent exercer les privilèges prévus par le présent règlement pour les titulaires des licences et qualifications correspondantes.

Art. 145. Les licences délivrées sous l'ancien régime devront être soumises au Ministère des Transports - Service Aéronautique, en vue des transcriptions nécessaires, lors de la revalidation d'une licence ou qualification suivant les modalités de renouvellement de l'ancien régime.

Art. 146. Les détenteurs d'une qualification de vol VFR contrôlé bénéficient d'un délai d'un an après publication au Mémorial du présent règlement pour parfaire l'entraînement pratique prévu au présent règlement en vue de l'obtention d'une qualification de vol de nuit. Les candidats sont dispensés de l'examen théorique.

Passé ce délai, les privilèges de la qualification de vol VFR contrôlé seront définitivement perdus.

Art. 147. Les détenteurs d'une licence d'entraînement ou d'une licence en cours de validité ayant, sous l'ancien régime, réussi à l'examen théorique en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, poursuivront leur entraînement pratique conformément aux dispositions du présent règlement.

Les candidats ayant, sous l'ancien régime, passé l'examen théorique, soit avec un échec complet, soit avec un ajournement dans une ou plusieurs branches, termineront cet examen selon les dispositions du présent règlement.

Art. 148. Les détenteurs d'une licence restreinte de pilote de planeur délivrée sous l'ancien régime bénéficient d'un délai de 18 mois, après publication au Mémorial du présent règlement, pour l'obtention de la licence de pilote de planeur conformément aux dispositions de l'ancien régime. L'obtention de la qualification de radiotéléphoniste selon les modalités de l'ancien régime est requise.

Art. 149. Les détenteurs d'une qualification restreinte de radiotéléphoniste bénéficient d'un délai de 2 ans, après publication au Mémorial du présent règlement, pour réussir à une épreuve théorique de radiotéléphonie prévue à l'article 26 i) «procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols VFR». Au cas où la revalidation de la licence se fera dans ce délai de 2 ans, la revalidation ne sera opérée sur l'ancienne licence que jusqu'au terme du délai précité.

Au cas, où l'épreuve théorique ci-dessus n'a pas été ni effectuée ni réussie, les privilèges de la licence se perdent définitivement.

Art. 150. Les écoles de pilotage agréées sous l'ancien régime bénéficient d'un délai de 1 an pour satisfaire aux nouvelles dispositions du présent règlement.

Passé ce délai, l'agrément de l'école de pilotage sera retiré.

Art. 151. Tous les cas spéciaux non prévus par le présent règlement, qui pourraient se présenter au moment de la mise en vigueur du présent règlement, seront tranchés par le Ministre des Transports.

Art. 152. Les infractions au présent règlement et aux décisions du Ministre des Transports prises en vertu du présent règlement, seront punies des peines prévues par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Art. 153. Sont abrogées toutes les dispositions réglementaires contraires au présent règlement.

Art. 154. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,
Robert Goebbels

Château de Berg, le 13 janvier 1993.
Jean

ANNEXE

CERTIFICAT MEDICAL

en vue de l'obtention d'une licence d'entraînement ou d'une licence de pilote d'aéronef de

M. _____
né à _____, le _____
demeurant à _____, rue _____

Ce certificat est à remettre à la personne préqualifiée sous enveloppe fermée.

DECLARATION DU POSTULANT

Je m'engage à répondre sincèrement aux questions qui me seront posées et, en outre, je déclare n'avoir jamais présenté des pertes de connaissance avec ou sans chute, ni de vertiges ou d'étourdissements m'ayant fait perdre plus ou moins complètement l'usage de mes sens.

Je reconnais également que ce certificat deviendra la propriété du Ministère des Transports, auquel je ne pourrai jamais le réclamer quelle que soit la décision qui sera prise à mon égard.

Luxembourg, le _____

Signature du postulant _____
(en présence du médecin)

CONSTATATIONS MEDICALES GENERALES

A. Examen du système nerveux:

Le candidat est-il exempt de toute affection, congénitale ou acquise, du système nerveux, qui pourrait entraîner un degré d'incapacité fonctionnelle susceptible de compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef dans des conditions normales?

B. Examen chirurgical:

1. Le candidat souffre-t-il d'une blessure, d'une lésion, de suites opératoires, d'une autre anomalie, congénitale ou acquise, que vous puissiez considérer comme susceptible de compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef dans des conditions normales? _____

2. La palpation de l'abdomen révèle-t-elle une tuméfaction ou une douleur caractérisée?

Le cas échéant résultat de l'examen aux rayons X _____

3. Le candidat a-t-il subi, dans le courant des deux dernières années, une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif? _____

4. Y a-t-il présence d'un calcul, d'une tumeur ou d'une lésion de nature à provoquer une altération fonctionnelle persistante du foie ou du pancréas?

C. Examen médical:

1. Le candidat présente-t-il une anomalie cardio-vasculaire significative? _____

Tension artérielle? _____

Appareil _____

Considérez-vous la tension artérielle systolique et diastolique comme restant dans les limites normales? _____

2. Existe-t-il une affection pulmonaire aigüe, une maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre? _____

Les poumons sont-ils en état de résister aux effets de l'altitude? _____

3. Le candidat est-il exempt de toute affection rénale? _____

4. Le candidat est-il exempt de tout signe clinique de syphilis? _____

5. Remarque: _____

EXAMEN DES YEUX

1. Quelle est l'acuité visuelle à droite: _____ après correction:

- gauche: _____ après correction:

2. Le candidat présente-t-il une accommodation lui permettant de lire le tableau N° 3 de Jaeger, ou son équivalent, à une distance de 30 cm de chaque oeil pris séparément, l'usage de verres correcteurs étant toléré pour cette épreuve, si le candidat a l'habitude d'en porter? _____

3. Le champ visuel est-il normal? _____

4. Le candidat est-il capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sûreté? _____

5. Existe-t-il une affection pathologique en évolution aiguë ou chronique, de l'un ou de l'autre oeil, ou de leurs annexes, qui puisse voir paraître de nature à entraver leur fonctionnement normal? _____

—

EXAMEN O.R.L.

1. Le candidat souffre-t-il d'une affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne? _____

2. Le candidat souffre-t-il d'une perforation non cicatrisée ou non refermée de la membrane tympanique? _____

3. Ya-t-il obstruction de la trompe d'Eustache? _____

4. Ya-t-il trouble de l'appareil vestibulaire? _____

5. Le candidat suit-il bien la conversation? _____

A quelle distance entend-il la voix chuchotée? _____

6. La perméabilité nasale et tubaire est-elle parfaite des deux côtés? _____

7. Existe-t-il une malformation ou affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures? _____

—

APPRECIATION FINALE

Luxembourg, le _____

Le médecin-examineur
