

CLASSIFICATION ET EMPLOI DES AÉRONEFS SELON LICENCES BB OU TT-PPL

L'interprétation réglementaire de l'article 4.4.1 de l'arrêté du 24 juillet 1991 diffère selon que l'on utilise l'avion en qualité de pilote titulaire d'un brevet de base ou d'un brevet de pilote privé ou d'une licence de type FCL (PPL, CPL, ATPL). Les termes de classe et de types employés dans cet article ont des significations différentes selon le brevet ou la licence détenue.

4.4. Conditions d'expérience récente

4.4.1.

Un pilote ne peut exercer la fonction de commandant de bord ou de copilote sur un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué, dans les trois mois qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages sur un aérodyne de même classe ou type ou sur un entraîneur synthétique de vol qualifié à cet effet.

En ce qui concerne les pilotes titulaires d'un brevet de base, les définitions des classes et des types d'avions diffèrent des définitions JAR FCL.

L'instruction du 7 octobre 1985 modifiée par arrêté du 28 octobre 1987 (article 3), relative aux autorisations additionnelles, définit toujours les différentes classes d'avions pour lesquelles les autorisations additionnelles sont obligatoires.

Art. 3. —

3.1. Utilisation d'un nouveau type d'appareil

(Arrêté du 28 octobre 1987)

L'instructeur délivre cette autorisation après avoir :

- vérifié que le pilote possède une bonne connaissance du manuel de vol de l'appareil concerné;
- dispensé au pilote au moins un vol d'instruction sauf si l'appareil concerné est :
- soit un monoplace;
- soit un avion de classe A et si le pilote a effectué dans les douze derniers mois au moins dix heures de vol comme commandant de bord d'avion;
- soit un avion de classe B et si le pilote a effectué dans les douze derniers mois au moins dix heures de vol sur un avion de cette classe.

L'autorisation est délivrée sous la forme : autorisation de vol sur... (modèle d'avion).

Les définitions des classes d'avions, qui figurent dans l'arrêté du 31 juillet 1981 sont toujours en vigueur pour les pilotes brevet de base, au chapitre 6.1 :

6.1. Qualification de Classe et de Type

6.1.1. Qualification de classe

6.1.1.1. Avions

Une qualification de classe d'aéronef est exigée pour les classes suivantes d'avions :

Classe A - Avions monomoteurs ou multimoteurs à traction centrale non équipés de dispositifs particuliers autres que les volets hypersustentateurs et les aérofreins et dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 2 700 kg.

Classe B - Avions monomoteurs ou multimoteurs à traction centrale, équipés de dispositifs particuliers, notamment train escamotable ou hélice à pas variable, et dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 2 700 kg.

Classe C - Avions à turbopropulseur dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

Classe D - Avions à turboréacteur dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

Classe E - Avions multimoteurs, à l'exclusion des avions à traction centrale, dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

Classe H - Hydravion de masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 2 700 kg.

Lorsqu'un avion appartient à plusieurs classes, les qualifications de classe correspondantes sont exigées.

CELA POURRAIT IMPLIQUER POUR LES CONDITIONS D'EMPORT DE PASSAGERS :

Qu'un pilote titulaire du brevet de base, autorisé à l'emport passager, autorisé à utiliser un modèle d'avion de classe B, devra avoir effectué trois décollages et trois atterrissages sur un avion de classe B dans les trois derniers mois avant tout emport de passager sur un avion de classe B.

S'il n'a utilisé dans les trois mois qui précèdent qu'un avion de classe A en effectuant trois atterrissages et trois décollages, il n'est pas en règle.

De plus il ressort que les autorisations d'utilisation d'un nouveau type d'appareil au sens de l'instruction doivent être délivrées par l'instructeur pour chaque modèle d'avion utilisable.

Par exemple : Un DR 400 180 cv à hélice à pas fixe est d'une classe différente d'un DR 400 180 cv à pas variable.

L'instructeur devra donc écrire sur le carnet de vol : autorisation de vol sur avion modèle DR 400 -180 de classe A dans le premier cas et Autorisation de vol sur Avion modèle DR 400-180 de classe B (hélice à pas variable), dans le second cas.

Il ne s'agit pas pour les pilotes BB d'appliquer les notions de variantes comme pour le PPL.

* * *

En ce qui concerne les pilotes privés titulaires d'une licence TT ou PPL, c'est la définition de classe qui figure dans le FCL-1.215 réactualisé par l'instruction du 14/04/2006 qui s'applique.

Pour info et concernant les pilotes privés (TT) les anciennes classifications de classes ont été supprimées par l'article 6.1.5 de l'Arrêté de 1981 rédigé pour les pilotes privés (TT). C'est donc le FCL 1.215 qui s'applique pour les TT.

Pour résumer, réglementairement, pour emmener des passagers en vol, les pilotes (TT et PPL) doivent uniquement avoir effectué trois atterrissages et trois décollages dans les trois derniers mois sur n'importe quel modèle d'avion monomoteur monopilote à pistons ne nécessitant pas de qualification de type. Qu'il soit à train classique, à train fixe ou à train rentrant, à hélice à pas variable, peu importe, tous ces avions appartenant à la classe SEP.

Précisions :

- Pour les avions nécessitant la détention de variantes (TW, RU, VP, ...), les pilotes doivent avoir reçu une formation aux différences attestée par un FI habilité.
- Pour la classe monomoteur à pistons, pas de limitation de validité des variantes

. * * *

Tél : 02 99 64 32 89 ; GSM : 06 07 19 05 34 ; Courriel : ap.paris@wanadoo.fr