

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



**Édition Chronologique n° 51 du 17 octobre 2014**

TEXTE SIGNALE

**ARRÊTÉ**

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

*Du 9 septembre 2014*

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE.

**ARRÊTÉ modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs).**

*Du 9 septembre 2014*

NOR D E V A 1 4 1 3 2 6 0 A

---

*Texte modifié :*

Arrêté du 31 juillet 1981 (BOC, 1983, p. 3943 ; BOEM 103.2.4.1, 590.2.3, 778.1.2.1) modifié.

*Référence de publication :* JO n° 217 du 19 septembre 2014, texte n° 7 ; signalé au BOC 51/2014.

---

Publics concernés : pilote titulaire d'un brevet et licence de base de pilote d'avion.

Objet : mise en œuvre du règlement communautaire relatif aux exigences techniques et procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : l'objectif de ce texte est de fixer les conditions de conversion d'un brevet et licence de base de pilote d'avion en licence de pilote d'aéronef léger catégorie avion.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

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

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

Vu le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil modifié, et notamment les alinéas 3° à 5° de l'article 4 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

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

Vu l'arrêté du 12 janvier 1984 modifié relatif au programme d'instruction et régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de base de pilote d'avion,

Arrête :

Article 1er.

L'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié susvisé est modifiée comme suit :

Après le paragraphe 4.6.3 du chapitre IV, il est inséré un paragraphe 4.6.4 ainsi rédigé :

« 4.6.4. Conversion de la licence en licence LAPL (A) Part FCL.

Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'un brevet et d'une licence de base de pilote avion peuvent obtenir :

- soit une licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) conforme aux dispositions de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil modifié ;

- soit une licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) conforme aux dispositions de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné et dont les privilèges sont restreints à ceux du brevet et de la licence de base de pilote avion détenue, tant que l'ensemble des exigences complémentaires demandées n'auront pas été satisfaites,

sont fixées à l'appendice 2 de l'annexe au présent arrêté. »

Article 2

Après l'appendice de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé, il est inséré un appendice 2 ainsi rédigé :

« APPENDICE 2

1. Conditions de la conversion de la licence de base de pilote avion (BB) vers la licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) Part FCL

1.1. BB simple (sans autorisation additionnelle)

Les pilotes titulaires d'une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) peuvent convertir leur licence BB :

- en licence LAPL (A) Part FCL restreinte sans condition complémentaire ; ou
- en licence LAPL (A) Part FCL non restreinte en répondant à des conditions complémentaires.

1.1.1. Conversion vers une licence LAPL (A) Part FCL restreinte

Les titulaires d'une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) avec les restrictions suivantes :

- restreinte au vol local (30 km de l'aérodrome de départ) ;
- restreinte aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés ;
- sans emport de passager ;

- sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

### 1.1.2. Conversion vers une licence LAPL (A) Part FCL non restreinte

Les titulaires d'une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) qui répondent aux conditions complémentaires définies ci-dessous se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) non restreinte :

- suivi d'une formation complémentaire en organisme déclaré ou en ATO avec 10 heures d'instruction au vol incluant au minimum 5 heures d'instruction au vol en double commandes et 4 heures de vol solo supervisé dont au moins un vol en campagne de 150 km avec atterrissage sur un autre aérodrome ;
- réussite d'une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation) (condition exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB) ;
- réussite d'une épreuve pratique LAPL (A).

### 1.2. BB avec autorisations additionnelles

Les titulaires d'une licence de base avec autorisations additionnelles se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) avec restrictions. Les restrictions éventuellement associées à la licence LAPL (A) sont celles identifiées au point 1.1.1 du présent appendice. Ces restrictions dépendent des autorisations additionnelles détenues sur la licence de base. Les différents cas de figure sont présentés ci-dessous.

#### 1.2.1. BB avec emport de passagers

Les titulaires de licences BB avec emport de passagers se voient délivrer une licence LAPL (A) incluant le privilège emport de passagers (sans restriction interdisant l'emport de passager).

#### 1.2.2. BB avec autorisation “ vol VFR contact ”

Les titulaires de licences BB avec “ vol VFR contact ” se voient délivrer une licence LAPL (A) sans restriction au vol local et sans restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

#### 1.2.3. BB avec accès à des aérodromes spécifiés dont l'espace aérien est contrôlé ou réglementé (autre que l'aérodrome de départ)

Les titulaires de licences BB avec accès à des aérodromes spécifiés dont l'espace aérien est contrôlé ou réglementé (autre que l'aérodrome de départ) se voient délivrer une licence LAPL (A) sans restriction aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés et sans restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

#### 1.2.4. BB avec utilisation d'autres modèles d'avions ou de planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG)

Les titulaires de licences BB avec utilisation d'autres modèles d'avions ou de planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voient délivrer une licence LAPL (A) assortie de la qualification de classe SEP et/ ou TMG en fonction de l'appartenance des modèles autorisés à l'une ou l'autre des qualifications de classe.

#### 1.2.5. Autres autorisations additionnelles

Les autorisations additionnelles nationales « pratique de la voltige », « remorquage de planeurs » et « largage de parachutistes » continuent d'être portées sur un volet national annexé à la licence LAPL (A) tant qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une conversion en une qualification additionnelle Part FCL équivalente.

L'autorisation additionnelle « vol de nuit en vol local » est convertie en qualification vol de nuit avion Part FCL sur la licence LAPL (A) avec une restriction au vol local.

La restriction au vol local de la qualification vol de nuit Part FCL est levée dès lors que le pilote répond, en organisme déclaré ou en ATO, à l'ensemble des exigences FCL. 810 a, 1 et 2 relatives à la qualification vol de nuit avion Part FCL définie par le règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

1.3. Conditions de levée des restrictions associées à une LAPL (A) Part FCL obtenue par conversion d'une licence de base de pilote avion (BB)

Les titulaires d'une licence de base (avec ou sans autorisations additionnelles) qui ont obtenu lors de la conversion de leur licence nationale une licence LAPL (A) restreinte peuvent par la suite lever indépendamment chacune de leurs restrictions aux conditions spécifiques décrites ci-dessous.

1.3.1. Restriction au vol local (30 km de l'aérodrome de départ)

La restriction au vol local sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

- répond aux exigences prévues au FCL. 110. A a, 2 de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié ; et
- a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

1.3.2. Restriction aux espaces aériens non contrôlés et réglementés

La restriction aux espaces aériens non contrôlés et réglementés sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

- répond aux exigences prévues au FCL. 110. A a 2 de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La navigation à réaliser devra comporter un tronçon dans un espace aérien contrôlé ou réglementé ; et
- a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

1.3.3. Restriction sans emport de passager

La restriction sans emport de passager sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire répond aux exigences prévues au FCL. 105. A b de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

1.3.4. Restriction sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ

La restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

- répond aux exigences prévues au FCL. 110. A a 2 de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La navigation à réaliser devra comporter un atterrissage complet sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ ; et
- a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

## 2. Crédit relatif aux formations la licence de base de pilote avion (BB)

Les heures effectuées par les candidats en cours de formation pour la délivrance de la licence de base de pilote avion (BB) sont intégralement portées au crédit pour la formation LAPL (A) décrite au FCL. 110. A de l'annexe I « Partie FCL » du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié ».

### Article 3

Le paragraphe 2.10.1.3 « Exceptions » de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est supprimé.

### Article 4

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

Fait le 9 septembre 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité de l'aviation civile,*

P. CIPRIANI.