

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 9

17 mars 1961

SOMMAIRE:

Arrêté grand-ducal du 3 mars 1961 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs	page	112
Titre I ^{er} . — Dispositions générales (Art. 1 ^{er} —13)		112
VOL A MOTEUR.		
Titre II. — Licence d'entraînement (Art. 14—16)		113
Titre III. — Licence restreinte de pilote privé (Art. 17—22)		114
Titre IV. — Licence de Pilote Privé (Art. 23—29)		117
Titre V. — Qualifications spéciales (Art. 30—52)		121
A) Qualification restreinte de radiotéléphoniste (Art. 30—35)		121
B) Qualification de vol de nuit (Art. 36—38)		122
C) Qualification pour remorquage (Art. 39—40)		122
D) Qualification pour vol de virtuosité (Art. 41—45)		123
E) Qualification d'instructeur de pilotes privés (Art. 46—52)		123
VOL A VOILE.		
Titre VI. — Licence d'entraînement (Art. 53—55)		125
Titre VII. — Licence restreinte de pilote de planeur (Art. 56—61)		125
Titre VIII. — Licence de pilote de planeur (Art. 62—67)		129
Titre IX. — Qualifications spéciales (Art. 68—78)		130
A) Qualification pour vol de virtuosité (Art. 68—72)		130
B) Qualification d'instructeur de vol à voile (Art. 73—78)		131
Titre X. — Décompte du temps de vol (Art. 79)		132
Titre XI. — Conditions médicales (Art. 80—87)		132
Annexe Certificat médical		135

Arrêté grand-ducal du 3 mars 1961 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduites des aéronefs.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc.;

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Avons arrêté et arrêtons :

Titre I^{er}. — Dispositions générales.

Art. 1^{er}. Les aptitudes techniques pour la conduite des aéronefs sont constatées par des licences.

Les aptitudes techniques des radiotéléphonistes, des pilotes autorisés à effectuer des vols de nuit, des remorquages, des vols de virtuosité et celles des instructeurs sont constatées par des qualifications.

Les licences et qualifications sont délivrées par le Ministre des Transports après réussite par les candidats des épreuves prévues par les dispositions du présent arrêté.

Art. 2. Nul ne peut entreprendre l'apprentissage en vue de l'obtention d'une licence s'il n'a pas reçu une autorisation spéciale, dite « licence d'entraînement ».

Art. 3. Nul ne peut piloter un aéronef s'il n'a préalablement obtenu la licence afférente.

Art. 4. La licence et les qualifications constituent une simple autorisation administrative, toujours révocable, qui ne saurait engager la responsabilité de l'Etat.

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. 5. Sauf validation préalable, les licences étrangères sont sans valeur pour la conduite d'aéronefs immatriculés au Grand-Duché.

Toutefois, les pilotes étrangers, titulaires d'une licence de pilote privé ou d'une licence supérieure valable, délivrée par un Etat membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'Annexe 1 à la Convention de Chicago, sont autorisés à effectuer à bord d'un aéronef immatriculé au Grand-Duché des vols non commerciaux au-dessus du territoire luxembourgeois sous condition que cette même autorisation soit accordée par cet Etat, à titre de réciprocité, aux détenteurs d'une licence luxembourgeoise.

Art. 6. Les licences et qualifications sont délivrées, validées, étendues, renouvelées, restreintes, suspendues ou retirées par le Ministre des Transports.

Art. 7. Le Ministre des Transports refuse ou retire la licence et les qualifications à un Luxembourgeois :

1. S'il est constaté qu'il s'adonne à la boisson ou fait usage de stupéfiants.
2. S'il est condamné à une peine criminelle ou à une peine quelconque pour atteinte à la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat.
3. S'il a subi deux condamnations à une peine correctionnelle du chef d'infractions à la réglementation sur la navigation aérienne.

La délivrance de la licence et des qualifications ne pourra toutefois plus être refusée s'il s'est écoulé depuis la seconde condamnation cinq années sans qu'une nouvelle condamnation soit intervenue.

Art. 8. Sans avoir à justifier sa décision le Ministre des Transports peut refuser ou retirer à un étranger la licence et les qualifications luxembourgeoises ou lui retirer ou refuser l'autorisation de piloter un aéronef luxembourgeois à lui conférée par l'art. 5, alinéa 2 ci-dessus.

Art. 9. Le Ministre des Transports peut soumettre le titulaire d'une licence à un examen médical ou à une épreuve de connaissances 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 pour le maintien de la licence et des qualifications.

Art. 10. Le Ministre des Transports peut suspendre la licence et les qualifications ou en restreindre la portée :

1. Jusqu'à la date des résultats définitifs de l'examen ou des épreuves prévus à l'art. 9 ci-dessus.

La durée de la suspension ou de la restriction de la licence et des qualifications ne peut toutefois excéder soixante jours, sauf si l'intéressé s'abstient de se présenter à l'examen ou aux épreuves auxquels il est convoqué.

2. Pendant la durée de toute action pénale pouvant entraîner une des condamnations visées à l'art. 7 sub 2 et 3 ci-dessus.

Art. 11. Le Ministre des Transports peut retirer la licence et les qualifications ou en restreindre la portée :

1. En cas de déficience physique ou mentale, de manque d'habileté, ou de défaut de connaissances, constatés à la suite de l'examen ou des épreuves prévus à l'art. 9 ci-dessus.

2. En cas de négligence dans les fonctions dont la licence ou les qualifications permettent l'exercice.

Art. 12. Le Ministre des Transports peut dispenser des épreuves techniques, théoriques ou pratiques équivalentes à celles déjà subies, les Luxembourgeois titulaires de licences ou de qualifications étrangères.

Le Ministre des Transports pourra accorder la même dispense aux étrangers titulaires de licences ou de qualifications étrangères, si le pays d'origine des titulaires admet la réciprocité.

Art. 13. Sont instituées les licences luxembourgeoises suivantes :

A. Vol à moteur.

1. La licence d'entraînement.
2. La licence restreinte de pilote privé.
3. La licence de pilote privé.

B. Vol à voile.

4. La licence d'entraînement.
5. La licence restreinte de pilote de planeur.
6. La licence de pilote de planeur.

VOL A MOTEUR.

Titre II. — Licence d'entraînement.

Portée de la licence.

Art. 14. La licence d'entraînement permet :

1. d'effectuer à bord d'un avion monomoteur, appartenant à une école d'aviation dûment autorisée par le Ministre des Transports, des vols de jour suivant les règles de vol à vue avec le concours et sous la surveillance constante d'un instructeur agréé ;
2. d'effectuer sous le contrôle d'un instructeur agréé des vols en vue de la revalidation d'une licence de pilote.

Le détenteur de ladite licence ne pourra emmener des passagers lorsqu'il pilotera un aéronef sans l'aide d'un instructeur agréé.

Conditions d'obtention de la licence.

Art. 15. Pour obtenir la licence d'entraînement, il faut être âgé de 17 ans au moins et satisfaire aux conditions médicales fixées au Titre XI du présent arrêté.

Outre le certificat médical, délivré par un médecin agréé par le Ministre des Transports, le candidat devra produire :

1. une demande écrite avec indication de l'école où il compte faire son entraînement ;
2. un extrait du casier judiciaire de date récente ;
3. trois exemplaires d'une photographie récente de 45 × 35 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 tuteur.

Validité de la licence.

Art. 16. La licence d'entraînement est valable 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Titre III. — Licence restreinte de pilote privé.

Portée de la licence.

Art. 17. La licence restreinte de pilote privé permet à son titulaire :

- a) de piloter, sans rémunération, de jour, suivant les règles de vol à vue, au-dessus du territoire national, des aéronefs pour lesquels il a établi sa compétence de pilote et dont il est le seul occupant. Ces vols ne peuvent être ni acrobatiques ni avoir un caractère commercial.
- b) d'effectuer tous genres de vol d'entraînement sous la surveillance d'un instructeur agréé.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 18. Pour être admis aux épreuves le candidat doit :

- 1) être titulaire d'une licence d'entraînement en cours de validité ;
- 2) avoir l'expérience aéronautique suivante :
 - a) 3 heures d'entraînement à la navigation aérienne observée sous la direction d'un instructeur agréé ;
 - b) 5 heures de vol, seul à bord, y compris 25 atterrissages au moins, dans les trois mois qui précèdent les épreuves.

Avant d'être admis aux épreuves le candidat devra faire parvenir au Ministère des Transports une attestation, certifiée exacte par le commandant de l'aéroport ou son délégué, qu'il a rempli les conditions fixées sub 2) ci-dessus.

Cette attestation tiendra lieu de demande de participation aux épreuves.

Programme des épreuves.

Art. 19. Les épreuves comprennent une partie pratique et une partie théorique.

1. *Epreuves pratiques.*

Le candidat prouvera au sol et en vol qu'il connaît parfaitement et sait exécuter les manoeuvres normales et exceptionnelles correspondant à l'aéronef utilisé pour l'épreuve avec un degré de compétence correspondant aux privilèges afférents à la licence.

Outre les contrôles préliminaires au vol et la conduite de l'avion au sol, le candidat devra pouvoir effectuer correctement les opérations et manoeuvres normales et exceptionnelles que contiennent ou constituent les épreuves suivantes :

a) Vol général :

- envol ; évolutions en montée ; prise et tenue de cap en montée, en vol horizontal et en descente à des vitesses imposées ;
- virages de 720° moyens et serrés ;
- évolutions planées en ligne droite et en virage.

b) Perte de sustentation :

- évolution amorcée en position fortement cabrée, avec moteur et sans moteur, à partir du vol rectiligne horizontal. Altitude de travail: 1000 m au moins.

c) Atterrissage de précaution :

- circuit normal (envol, premier virage à 120 m, côté « vent arrière », à 300 m, dernier virage à 150 m ;
- approche en s'aidant du moteur pour régler le taux de descente, la vitesse-air restant inférieure d'au moins 10 km/h à la vitesse de plané normale ;
- atterrir en trois points entre deux repères distants de 100 m.

Aucun changement de direction n'est admis après le virage final, le candidat devant régler la descente en utilisant les volets ou, à leur défaut, en effectuant une glissade sur l'aile.

d) Atterrissage de précision :

- évolution amorcée à une altitude imposée au dessus du point d'atterrissage, face au vent, le moteur étant à l'extrême ralenti ;
- approche normale en plané (côté de base ; virage final à 150 m).

Aucun changement de direction n'étant admis après le virage final, le candidat devra, en utilisant judicieusement les volets, ou à leur défaut, en effectuant une glissade sur l'aile, venir se poser en trois points entre deux repères distants de 200 m.

2. *Epreuves théoriques.*

a) Technique.

- notions élémentaires des lois de la résistance de l'air notamment dans ses effets sur les surfaces ailaires, les plans de queue, les gouvernails de direction et profondeur et sur les hélices ;
- fonctions des différentes parties de l'aéronef et de leur commande ;
- effets d'une mauvaise répartition des charges ;
- essais, conduite du groupe moto-propulseur ;
- notions des pratiques d'entretien de la cellule, du groupe moto-propulseur ;
- action en cas de panne, d'incendie, de vol dans une atmosphère givrante, dans une atmosphère fortement perturbée.

b) Réglementation de la navigation aérienne.

- règlements relatifs au vol à vue ;
- connaissance des privilèges conférés par une licence restreinte de pilote privé, par une licence de pilote privé ;
- dispositions relatives à la police des aérodromes, au transport et à l'usage d'appareils photographiques à bord d'aéronefs, à l'utilisation des aérodromes militaires, privés et particuliers ;
- documents devant se trouver à bord.

c) Météorologie.

- notions sur la composition de l'atmosphère, les nuages, le brouillard, la brume, la pluie, la grêle, la neige, le givrage, les dépôts de glace sur l'aéronef, la mesure de la température, la mesure de la pression, le vent, les courants ascendants ;
- notions sur les masses d'air, les fronts, le cycle de vie des cyclones mobiles ;
- lecture de la carte du temps ;
- la protection météorologique des voyages à horaire et itinéraires variables.

d) Navigation.

- échelle d'une carte ;
- nord géographique, nord magnétique, nord du compas, déclinaison, déviation ;
- route vraie — route magnétique ;
- dérive — correction de dérive ;
- vitesse aérodynamique — vitesse au sol ;
- cap vrai — cap magnétique — cap au compas ;
- le triangle des vitesses ;

- étant donné le vent en grandeur et direction, détermination par une méthode graphique :
 - du cap à tenir pour suivre une route déterminée,
 - de la vitesse sol ;
- calcul du cap retour;
- connaissance des calages altimétriques ;
- le compas magnétique : la courbe des déviations, effets d'un changement de régime de vol aux caps Est et Ouest, erreurs dues au virage dans le secteur Nord ou Sud ;
- préparation complète d'un voyage ;
- détermination d'un point estimé à un moment donné ;
- conduite à tenir lorsque l'on est perdu.

Organisation des épreuves.

Art. 20. 1. Tout instructeur agréé est autorisé à faire passer les épreuves pratiques.

Il signera une déclaration figurant au carnet de vol individuel du candidat et libellée comme suit :

« Je soussigné (nom, prénom), instructeur à (nom de l'école agréée) certifie que M. (nom, prénom du candidat) a effectué correctement les épreuves en vol relatives à la licence restreinte de «pilote privé. Ces épreuves ont eu lieu en ma présence, le (date) à l'aérodrome de sur «avion (type).

Signature»

Il enverra une déclaration identique au Ministère des Transports dans les huit jours qui suivent les épreuves.

Le Ministre des Transports peut, nonobstant la déclaration de l'instructeur, imposer avant l'octroi de la licence une nouvelle épreuve devant un expert délégué par lui.

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

3. Seuls sont admis à participer aux épreuves théoriques, les candidats ayant satisfait aux épreuves pratiques.

Les épreuves théoriques doivent, en règle générale, suivre les épreuves pratiques dans le délai de 2 mois.

Pointage des épreuves.

Art. 21. 1. *Epreuves pratiques.*

Les épreuves ne sont pas cotées, l'examineur se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Les épreuves peuvent être modifiées de façon à être adaptées à un type particulier d'appareil.

2. *Epreuves théoriques.*

a) 80% des points sont exigés pour l'épreuve relative à la connaissance de la réglementation de la navigation aérienne.

60% des points sont exigés pour l'épreuve relative à la connaissance de la navigation.

50% des points sont exigés pour les épreuves relatives à la connaissance des autres branches.

b) Celui qui ne satisfait pas aux épreuves relatives à la réglementation de la navigation aérienne ou à la connaissance de la navigation sera éliminé. Celui qui satisfait à ces épreuves, mais échoue dans une ou plusieurs des autres branches, sera autorisé à se présenter à nouveau pour les branches non réussies dans les 3 mois qui suivent l'échec. En cas de nouvel échec, ou passé ce délai, les épreuves devront être refaites dans leur entièreté.

Validité — Revalidation de la licence.

Art. 22. La licence restreinte de pilote privé est valable pour la durée de 12 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Celui qui en demande la revalidation doit remplir les conditions suivantes :

1. avoir satisfait à l'examen médical déterminé au Titre XI du présent arrêté ;
2. avoir effectué au cours de la période précédente de 12 mois un minimum de 12 heures de vol ou produire une attestation d'un instructeur agréé établissant le maintien de sa compétence, et avoir effectué au moins 2 heures de vol sous la surveillance de cet instructeur.

Si la revalidation de la licence n'est pas recherchée durant une période inférieure à trois ans, la licence se perd définitivement.

Titre IV. — Licence de Pilote Privé.

Portée de la licence.

Art. 23. La licence de pilote privé permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, dans les limites des qualifications de vol qui y sont inscrites, les fonctions :

- a) de pilote de tout aéronef qui n'est pas utilisé contre rémunération, s'il en est le seul occupant ;
- b) de pilote commandant de bord de tout avion transportant des passagers, et qui n'est pas utilisé contre rémunération ;
- c) de co-pilote sur tout avion qui n'est pas utilisé contre rémunération.

La licence de pilote privé permet d'effectuer tous genres de vols d'entraînement sous la surveillance d'un instructeur agréé.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 24. Pour être admis aux épreuves le candidat doit :

1. être titulaire d'une licence restreinte de pilote privé en cours de validité ;
 2. avoir accompli au moins :
 - 40 heures de vol en double commande ou en solo, ou 30 heures s'il a subi de manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologué.
- Ce total doit comporter au moins 10 heures de vol de navigation seul à bord, la durée de chaque vol ne pouvant être inférieure à une heure.

Toutefois :

si le candidat est titulaire d'une licence de pilote de planeur, ces conditions pourront être réduites selon son habileté et son expérience.

Avant d'être admis aux épreuves le candidat devra faire parvenir au Ministère des Transports une attestation, certifiée exacte par le Commandant de l'aéroport ou son délégué, qu'il a rempli les conditions fixées sub 2. ci-dessus.

Cette attestation tiendra lieu de demande de participation aux épreuves.

Programme des Epreuves.

Art. 25. A) AVIONS MONOMOTEURS DE MODELE CLASSIQUE.

Outre les contrôles préliminaires au vol et la conduite de l'avion au sol, le candidat montrera en vol qu'il connaît parfaitement et sait exécuter les manoeuvres normales et exceptionnelles de vol correspondant à l'aéronef utilisé pour les épreuves avec une compétence correspondant à celle d'un pilote privé.

Les épreuves, qui sont pratiques, comprennent les manoeuvres suivantes :

1) *Atterissages de précision :*

Après avoir effectué un demi-circuit normal, le candidat amènera l'avion face au vent à la verticale du point d'atterrissage à une altitude imposée.

Le moteur étant mis à l'extrême ralenti, le pilote devra manoeuvrer de façon à se trouver à une altitude non inférieure à 120 m en direction d'atterrissage, tout en effectuant une approche normale (côté de base : virage final à 150 m).

Aucun changement de direction n'étant admis par la suite, le pilote devra, en utilisant judicieusement les volets ou, à leur défaut, en effectuant une glissade sur l'aile, venir se poser en trois points entre deux repères distants de 100 m. Ces manoeuvres doivent être effectuées correctement deux fois au cours de trois tentatives consécutives.

2. *Figures de huit :*

Cette épreuve consiste à faire suivre à l'avion, à trois reprises, une route-sol figurant un Huit avec un repère au sol au centre de chaque boucle.

La distance des deux repères sera fixée selon le type d'avion ; leur alignement sera sensiblement perpendiculaire à la direction du vent.

Altitude de travail : 150 m au moins.

Régime du moteur : de croisière et suivant nécessité dans les virages.

3. *Perte de Sustentation.*

Cette épreuve consiste à corriger successivement une perte de sustentation sans moteur et une autre avec moteur. L'épreuve est amorcée en position fortement cabrée à partir du vol rectiligne horizontal.

Altitude de travail : 1000 mètres au moins.

4. *Descente en spirale avec atterrissage de précision.*

Le moteur étant mis à l'extrême ralenti à une altitude d'au moins 1200 m au-dessus de l'aire d'atterrissage, le candidat devra dès que possible amener l'avion à la verticale du point d'atterrissage et de cette position effectuer une descente en spirale à la vitesse de plané normale jusqu'à l'altitude de 500 m.

Pour la suite de l'épreuve il procédera comme pour l'épreuve sub 1 ci-dessus.

Remarque : cette épreuve constitue un simulacre d'atterrissage forcé.

5. *Atterrissage de Précaution.*

Le candidat effectuera un circuit normal (en vol, premier virage à 120 m, côté « vent arrière » à 300 m, virage final à 150 m).

Il fera l'approche en s'aidant du moteur pour régler le taux de descente, la vitesse-air restant inférieure d'au moins 10 km/h à la vitesse de plané normale.

Il se posera en trois points entre deux repères distants de 100 m.

Aucun changement de direction n'est plus admis après le virage final.

6. *Vol de Navigation.*

Le candidat effectuera au moins trois heures de vol sur campagne, seul à bord. Ce vol de navigation comportera au moins deux atterrissages avec arrêt complet en des points différents du parcours et distants d'au moins 80 km.

Le candidat devra, au cours de ce vol, rester au moins une heure à une altitude constante imposée au-dessus du point de départ, la preuve en étant faite par barographe étalonné.

Le candidat est autorisé à effectuer ce voyage à l'étranger.

Les trois heures de voyage peuvent être comprises dans le total de 40 ou de 30 heures de vol spécifiées à l'art. 24 sub 2) ci-dessus.

B) AVIONS MULTIMOTEURS DE MODELE CLASSIQUE.

Peuvent se soumettre à ces épreuves les titulaires d'une licence de pilote privé, autorisés à piloter des avions monomoteurs.

Outre les contrôles préliminaires au vol et la conduite de l'avion au sol, le candidat montrera en vol qu'il connaît parfaitement et sait exécuter les manoeuvres normales et exceptionnelles de vol correspondant à l'aéronef utilisé pour les épreuves avec une compétence correspondant à celle d'un pilote privé.

Les épreuves, qui sont pratiques, comprennent les manoeuvres suivantes:

1. *Vol Général.*

- envol vent de côté ;
- évolutions en montée ; prise de cap et tenue de cap en montée ;
- prise et tenue de cap en descente à des vitesses imposées ;
- virages de 720° moyens et serrés.

2. *Atterrissages de Précision.*

Le candidat décollera, effectuera un circuit complet et viendra se poser entre deux repères distants de 100 mètres.

Le côté « vent arrière » sera volé à 300 m d'altitude.

Le virage final sera entamé à une altitude non inférieure à 150 m.

La puissance des moteurs ne sera réduite complètement qu'au moment où l'avion ira se poser.

Aucun changement de direction ne sera plus admis après le virage final.

Ces manoeuvres doivent être effectuées correctement trois fois consécutivement, le candidat devant repartir de suite après s'être posé.

3. *Perte de Sustentation.*

Cette épreuve consiste à corriger successivement deux pertes de sustentation, l'une moteurs au ralenti, l'autre avec moteurs et les deux avec et sans volets.

L'épreuve est amorcée en position fortement cabrée à partir du vol rectiligne horizontal.

Altitude de travail : 1500 m au moins.

4. *Vol sur un moteur.*

Un moteur étant inopérant, le candidat devra effectuer correctement les manoeuvres suivantes :

- des changements d'altitude ;
- des changements de cap ;
- des virages dans les deux sens ;
- opérer une approche et un atterrissage normaux.

5. *Vol de navigation.*

Le candidat effectuera au moins trois heures de vol sur campagne, seul à bord. Ce vol de navigation comportera au moins deux atterrissages avec arrêt complet en des points différents du parcours et distants d'au moins 80 km.

Le candidat devra, au cours de ce vol, rester au moins une heure à une altitude constante imposée au-dessus du point de départ, la preuve en étant faite par barographe étalonné.

Le candidat est autorisé à effectuer ce voyage à l'étranger.

Les trois heures de voyage peuvent être comprises dans le total de 40 ou de 30 heures de vol spécifiées à l'art. 24 sub 2) ci-dessus.

C) AVIONS DE MODELE NON CLASSIQUE.

Le programme des épreuves est fixé dans chaque cas par le Ministre des Transports.

Organisation des épreuves.

Art. 26. Les épreuves sont passées devant une commission à nommer par le Ministre des Transports.

Pointage des épreuves.

Art. 27. 60% des points sont exigés pour chacune des épreuves.

A l'exception de l'épreuve « Atterrissages de précision », *qui est éliminatoire*, un deuxième essai peut être accordé pour les autres épreuves. Dans ce cas la moyenne des deux essais sera considérée comme résultat de l'épreuve.

Celui qui satisfait à l'épreuve « Atterrissages de précision », mais échoue dans *une* des autres épreuves, sera autorisé à se présenter à nouveau pour l'épreuve non réussie dans les trois mois qui suivent l'échec.

En cas de nouvel échec, ou passé ce délai, les épreuves devront être refaites dans leur intégralité.

Le candidat qui échoue dans deux épreuves sera considéré comme ayant échoué à l'examen.

Qualifications d'avions.

Art. 28. La réussite des épreuves confère les qualifications correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve. Pour obtenir des qualifications d'avion supplémentaires, le titulaire d'une licence devra montrer au sol et envol qu'il connaît parfaitement et sait exécuter les manoeuvres normales et exceptionnelles correspondant à la classe * au groupe *' et au type *'' d'avion pour lequel la qualification est sollicitée, avec une compétence correspondant à celle de pilote privé.

Le programme de ces épreuves est identique à celui prévu à l'art. 25 ci-dessus, à l'exception du vol de navigation.

Indépendamment de la réussite des épreuves, l'octroi de la qualification est subordonnée aux conditions suivantes :

passage du 1^{er} groupe au 2^e groupe : 5 atterrissages solo ;

passage du 2^e au 3^e groupe : 10 atterrissages solo ;

passage du 3^e au 4^e groupe : 15 atterrissages solo ;

passage du 1^{er} au 3^e groupe : 20 atterrissages solo ;

passage du 2^e au 4^e groupe : 20 atterrissages solo ;

passage du 1^{er} au 4^e groupe : 25 atterrissages solo.

— Qualification de type : 5 heures de vol y compris 20 décollages et atterrissages sous contrôle.

Pour les avions multimoteurs :

— passage d'un groupe à l'autre et qualification de type : 5 heures de vol, y compris 20 décollages et atterrissages sous contrôle ;

— passage d'une classe à l'autre, ou d'avions classiques à un type d'avion non classique et vice-versa : les conditions sont fixées dans chaque cas selon l'expérience et l'habileté du candidat.

Tout instructeur agréé est autorisé à faire passer les épreuves pour l'obtention des qualifications d'avion supplémentaires en présence d'un délégué du Ministère des Transports.

Il fera parvenir à l'issue de cette épreuve au Ministère des Transports une déclaration signée et datée par lui et contresignée par le délégué du Ministère des Transports, établie dans la forme ci-après :

* a) avions terrestres monomoteurs b) avions terrestres multimoteurs.

*' 1^{er} groupe : avions de moins de 660 kg de poids maximum ;

2^e groupe : avions de moins de 1000 kg de poids maximum ;

3^e groupe : avions de moins de 2000 kg de poids maximum ;

4^e groupe : avions de moins de 5700 kg de poids maximum.

*'' La qualification de type est exigée pour tous les avions au-delà d'un poids maximum de 5700 kg, ou pour chaque type d'avion non classique quel que soit son poids.

« Je soussigné (nom et prénom), instructeur à (nom de l'école agréée) certifie que
 « M. (nom et prénom du pilote) a satisfait aux épreuves en obtention d'une qualification,
 « d'avion supérieure.

« Ces épreuves ont eu lieu en ma présence le (date) à l'aérodrome de sur
 « avion (type).

« Signature »

Validité — Revalidation de la licence.

Art. 29. La licence de pilote privé est valable pour une période de 12 mois, mais expire avec la validité du certificat médical. Celui qui en demande la revalidation doit remplir les conditions suivantes :

- 1) avoir satisfait à l'examen médical déterminé au Titre XI du présent arrêté ;
- 2) avoir effectué au cours de la période précédente de 12 mois, 12 heures de vol au total en qualité de pilote commandant de bord, y compris 5 heures de vol effectuées sur un ou les avions dans le groupe ou sur les types pour lesquels une qualification a été obtenue, si la revalidation de cette qualification est recherchée.

La qualification du groupe le plus élevé prime sur celle des groupes inférieurs.

Si les conditions de revalidation fixées sub 2) ci-dessus ne sont pas remplies, le titulaire devra produire une attestation d'un instructeur agréé établissant le maintien de sa compétence et avoir effectué au moins 2 heures de vol sous la surveillance de cet instructeur.

Si la revalidation de la licence n'a pas été recherchée durant une période inférieure à trois ans, la licence se perd définitivement.

Titre V. — Qualifications spéciales.

A) QUALIFICATION RESTREINTE DE RADIOTÉLÉPHONISTE.

Portée de la qualification.

Art. 30. Le titulaire d'une qualification restreinte de radiotéléphoniste est autorisé à utiliser l'installation radiotéléphonique de bord.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 31. Pour être admis aux épreuves le candidat doit être titulaire d'une licence de pilote privé ou d'une licence de pilote de planeur.

Programme des épreuves.

Art. 32. Les épreuves comprennent une partie théorique et une partie pratique.

1) Epreuves théoriques :

- procédures de radiotéléphonie concernant les vols effectués suivant les règles de vol à vue et communications de détresse, d'urgence et de sécurité ;
- connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation (radiogoniométrie).

2) Epreuves pratiques en vol :

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

Organisation des épreuves.

Art. 33. Les épreuves sont passées devant une commission à nommer par le Ministre des Transports.

Pointage des épreuves.

Art. 34. 1) *Epreuves théoriques.*

- 80% des points sont exigés pour l'épreuve relative aux procédures de radiotéléphonie et aux communications de détresse, d'urgence et de sécurité ;

— 60% des points sont exigés pour l'épreuve relative à la connaissance des moyens simples de radionavigation.

2) *Epreuves pratiques.*

Les épreuves ne seront pas cotées, l'examineur se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Validité — Revalidation.

Art. 35. La qualification restreinte de radiotéléphoniste est valable pour une période de 24 mois. Celui qui en demande la revalidation doit présenter un certificat délivré par le service compétent de l'Aéroport attestant qu'il a utilisé une station radio de bord au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

Si le titulaire ne peut pas produire ce certificat il devra se soumettre à une nouvelle épreuve pratique de radiotéléphonie.

B) QUALIFICATION DE VOL DE NUIT.

Portée de la qualification.

Art. 36. Le titulaire d'une qualification de vol de nuit est autorisé à effectuer sans rémunération des vols de nuit avec visibilité.

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

Conditions d'obtention.

Art. 37. Celui qui sollicite une qualification de vol de nuit doit :

- a) être titulaire d'une qualification restreinte de radiotéléphoniste ;
- b) avoir effectué au moins 100 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord ;
- c) produire une attestation d'un instructeur, autorisé à enseigner le vol de nuit, certifiant qu'il a subi sous sa surveillance un entraînement d'au moins cinq heures, comprenant au moins 20 décollages et atterrissages de nuit ainsi qu'un vol de nuit d'une distance d'au moins 50 km et effectué cinq décollages et atterrissages de nuit au cours des 30 derniers jours.

Validité — Revalidation.

Art. 38. — La qualification de vol de nuit est valable pour une période de 12 mois.

Celui qui en demande la revalidation doit présenter une attestation du service compétent de l'aéroport, établissant qu'il a effectué au moins 10 décollages et atterrissages de nuit au cours des 12 mois précédents.

Si la condition de revalidation fixée ci-dessus n'est pas remplie le titulaire devra produire une attestation d'un instructeur agréé établissant le maintien de sa compétence et avoir effectué sous la surveillance de l'instructeur au moins 10 décollages et atterrissages de nuit.

C) QUALIFICATION POUR REMORQUAGE.

Portée de la qualification.

Art. 39. Le titulaire d'une qualification pour remorquage est autorisé à remorquer des planeurs.

Des passagers ne peuvent être pris à bord de l'avion remorqueur qu'avec l'autorisation du Ministre des Transports ou de son délégué.

Une autorisation spéciale du Ministre des Transports est nécessaire pour tous les autres remorquages.

Conditions d'obtention.

Art. 40. Celui qui sollicite une qualification de remorquage doit produire une attestation d'un instructeur agréé et possédant la qualification pour remorquage, certifiant qu'il a effectué de manière satisfaisante

au moins cinq remorquages de planeur sous sa direction et son contrôle. Le planeur doit être piloté par un détenteur d'une licence de pilote de planeur. Au moins l'un des vols doit comprendre une figure en forme de huit, composée de deux cercles complets d'un rayon d'environ 250m.

Le Ministre des Transports peut, nonobstant la déclaration de l'instructeur, imposer avant l'octroi de la qualification une nouvelle épreuve devant un expert délégué par lui.

D) QUALIFICATION POUR VOL DE VIRTUOSITÉ.

Portée de la qualification.

Art. 41. Le titulaire d'une qualification de vol de virtuosité est autorisé à effectuer, seul à bord et à titre autonome, des vols de virtuosité.

Pour l'exécution de vols de virtuosité avec passagers, le Ministre des Transports ou son délégué, peut accorder dans chaque cas particulier une autorisation spéciale, tout en fixant les conditions qui doivent être remplies.

Le Ministre des Transports peut exiger en tout temps une vérification du degré d'entraînement des titulaires d'une qualification pour vol de virtuosité, notamment s'il s'agit de pilotes désirant effectuer des vols de virtuosité au cours de manifestations publiques d'aviation.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 42. Pour être admis aux épreuves, le candidat doit :

- 1) être titulaire d'une licence de pilote privé en cours de validité ;
- 2) avoir totalisé 100 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord.

Programme des épreuves.

Art. 43. Celui qui sollicite une qualification pour vol de virtuosité doit se soumettre à une épreuve de vol comprenant les figures d'acrobatie suivantes :

- 2 loopings normaux ;
- 2 renversements à gauche et 2 à droite;
- 2 tonneaux volés à gauche et 2 à droite ;
- 2 Immelmann à gauche et 2 à droite ;
- 2 retournements à gauche et 2 à droite ;
- 3 tours de vrille à gauche et 3 à droite ;
- un vol sur le dos d'une durée d'au moins 15 secondes.

Ces figures doivent être accomplies en deux vols d'une durée maximum de 15 minutes chacun du décollage à l'atterrissage. Avant chaque vol le candidat doit en remettre le programme écrit à l'examineur. Pour tout changement apporté à ce programme, le vol est manqué. Les vols doivent se terminer par un plané débutant à au moins 300 m au dessus de l'aérodrome suivi d'un atterrissage sans l'aide du moteur dans un rectangle de 300 x 100 m avec une fois une glissade à droite et une fois une glissade à gauche.

Organisation des épreuves.

Art. 44. Les épreuves ont lieu devant un examinateur à nommer par le Ministre des Transports et doivent se faire à bord d'un avion réputé acrobatique.

Pointage des épreuves.

Art. 45. Les épreuves ne sont pas cotées, l'examineur se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

E) QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE PILOTES PRIVÉS.

Portée de la qualification.

Art. 46. Le titulaire d'une qualification d'instructeur de pilotes privés est autorisé à donner l'instruction de vol et à diriger les vols « solo » en vue de l'obtention d'une licence ou de qualifications, à bord d'avions qu'il est lui-même autorisé à piloter.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 47. Pour être admis aux épreuves, le candidat doit :

- a) être âgé de 21 ans au moins ;
- b) être titulaire au moins d'une licence de pilote privé en cours de validité ;
- c) avoir totalisé 250 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord ;
- d) être titulaire d'une qualification pour vol de virtuosité.

Programme des épreuves

Art. 48. a) *épreuves d'adresse* à bord d'un avion monomoteur :

L'examineur se trouvant au sol, le candidat :

- amènera l'avion au-dessus des repères face au vent, à une altitude d'au moins 1000 m, arrêtera le moteur, puis effectuera une descente en spirale et manœuvrera de façon à se trouver à une altitude non inférieure à 100 m en direction d'atterrissage ;
 - en utilisant judicieusement les volets ou, à leur défaut, en effectuant une glissade «en crabe», viendra se poser normalement entre deux repères dont la distance sera fixée compte tenu du type de l'avion et de la force du vent.
- b) *épreuve de navigation* : le candidat devra démontrer son aptitude, seul à bord, à pratiquer la navigation aérienne observée et à l'estime.
- c) *épreuves didactiques* : le candidat devra prouver au sol qu'il est capable d'enseigner la réglementation, la technique et la météorologie.

Il doit prouver également au sol et en vol qu'il est capable d'enseigner :

- les manœuvres normales de pilotage ainsi que les manœuvres exceptionnelles requises en cas de panne de moteur. Celles-ci comporteront notamment des décollages et des atterrissages de précision sur un terrain de campagne ;
- la navigation aérienne observée et à l'estime.

Organisation des épreuves.

Art. 49. Les épreuves sont passées devant une commission à désigner par le Ministre des Transports.

Pointage des épreuves.

Art. 50. Les épreuves ne sont pas cotées, la commission se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Art. 51. Le Ministre des Transports peut dispenser des épreuves sub a) et b) ci-dessus les titulaires d'une licence de pilote professionnel ou d'une licence supérieure en cours de validité.

Celui qui satisfait aux épreuves sera autorisé par le Ministre des Transports à instruire, en collaboration avec un instructeur agréé, deux élèves-pilotes jusqu'à l'obtention de la licence restreinte de pilote privé.

A la suite des résultats obtenus, le Ministre des Transports décidera, la commission d'examen entendue, si la qualification d'instructeur de pilote privé peut être octroyée à l'intéressé.

Validité — Revalidation.

Art. 52. La qualification d'instructeur de pilote privé est valable pour une période de 12 mois.

Celui qui en demande la revalidation doit avoir effectué au moins 24 heures de vol en sa qualité d'instructeur au cours des 12 mois précédents.

Si la condition de revalidation ci-dessus n'est pas remplie, le titulaire devra produire une attestation de la commission établissant le maintien de sa compétence.

Si la revalidation de la qualification d'instructeur de pilote privé n'a pas été recherchée durant une période inférieure à deux ans, celle-ci se perd définitivement.

VOL A VOILE.

Titre VI. — **Licence d'entraînement.***Portée de la licence.*

Art. 53. La licence d'entraînement permet à son titulaire :

- 1) d'effectuer au-dessus d'un terrain d'écolage, agréé par le Ministre des Transports, à bord de planeurs, soit en double commande avec un instructeur agréé, soit seul à bord sous la surveillance constante d'un instructeur agréé, des vols de jour suivant les conditions de vol à vue ;
- 2) d'effectuer sous le contrôle d'un instructeur agréé des vols en vue de la revalidation d'une licence de pilote de planeur.

Conditions d'obtention de la licence.

Art. 54. Pour obtenir la licence d'entraînement il faut être âgé de 16 ans au moins et satisfaire aux conditions médicales fixées au Titre XI du présent arrêté.

Outre le certificat médical, délivré par un médecin agréé par le Ministre des Transports, les candidats devront produire :

1. une demande écrite avec indication de l'école où le candidat compte faire son entraînement ;
2. un extrait du casier judiciaire de date récente ;
3. trois exemplaires d'une photographie récente de 45 x 35 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 tuteur.

Validité de la licence.

Art. 55. La licence d'entraînement est valable 24 mois, mais expire avec la validité du certificat médical.

Titre VII. — **Licence restreinte de pilote de planeur.***Portée de la licence.*

Art. 56. La licence restreinte de pilote de planeur permet à son titulaire :

- 1) de piloter sans rémunération des planeurs pour lesquels il a établi sa compétence de pilote et dont il est le seul occupant ;
- 2) d'effectuer tous genres de vol d'entraînement sous la surveillance d'un instructeur agréé.

Les pilotes habilités à piloter un planeur lancé au treuil ne seront autorisés à piloter un planeur remorqué par avion qu'après avoir accompli au moins 10 décollages et atterrissages, dont 5 en solo, et sur production d'une attestation d'un instructeur agréé, certifiant qu'ils sont aptes à piloter un planeur remorqué par avion.

Les mêmes conditions s'appliquent au pilotage d'un planeur lancé au treuil, si les intéressés sont habilités à piloter un planeur remorqué par avion.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 57. Pour être admis aux épreuves le candidat doit :

1. être titulaire d'une licence d'entraînement en cours de validité ;
2. avoir accompli au moins 3 heures de vol à bord d'un planeur permettant le vol sur campagne. Ce total de 3 heures comprendra au moins 2 heures de vol en solo, au cours desquelles le candidat devra avoir accompli au moins 20 décollages et atterrissages.

Toutefois, si le candidat est titulaire d'une licence de pilote d'avion, ces conditions peuvent être modifiées selon son degré d'habileté ou d'expérience.

Avant d'être admis aux épreuves le candidat devra faire parvenir au Ministère des Transports une attestation, certifiée exacte par l'instructeur, qu'il a rempli les conditions fixées sub 2) ci-dessus.

Cette attestation tiendra lieu de demande de participation aux épreuves.

Programme des épreuves.

Art. 58. Les épreuves comprennent une partie théorique et une partie pratique.

1. *Epreuves théoriques :*

I.— Aérodynamique et théorie du vol. Utilisation des planeurs et règles de sécurité.

a. Aérodynamique et théorie du vol.

- notions générales sur les principaux phénomènes relatifs à
 - la résistance de l'air,
 - la portance,
 - la traînée,
 - variations de ces grandeurs avec l'angle d'incidence,
 - la polaire : de l'aile, du planeur. Points caractéristiques,
 - équilibre des forces appliquées au planeur : en vol rectiligne, en virage,
 - la polaire des vitesses,
 - mouvements du planeur : axes d'inertie, références extérieures,
 - gouvernes : effets primaires, effets secondaires, compensation,
 - dispositifs hypersustentateurs — freins aérodynamiques. Effet d'un changement brusque de configuration du planeur. Décrochage — Influence de l'attaque oblique — Autorotation.

b. Utilisation des planeurs et règles de sécurité.

- effets de la position du centre de gravité sur les caractéristiques de vol. Limites de centrage ;
- conduite du planeur : au décollage, en montée, en vol, en approche, à l'atterrissage manœuvres et consignes en cas d'incidents ;
- manœuvres au sol ;
- sécurité : évacuation du bord, emploi du parachute.

II. — Cellule, moyens de lancement.

a. Cellule.

- Description et fonctions des différentes parties du planeur :
 - voilure ;
 - fuselage ;
 - empennages ;
 - gouvernes et commandes,
 - atterrisseur ;
 - envergure courant ;
 - visites périodiques ;
 - visite avant chaque vol.

b. Moyens de lancement.

- treuil et accessoires : description sommaire ;
- avion remorqueur : dispositifs de remorquage, crochet, câble.

III. — Instruments de bord.

- altimètre : utilisation, réglage, causes d'erreurs ;
- anémomètre : utilisation, corrections, variations des indications avec l'altitude et la température ;
- variomètre : utilisation ;
- niveau transversal : utilisation ;
- indicateur de virage : utilisation.

IV. — Météorologie.

- la pression atmosphérique : ses variations en un lieu, décroissance avec l'altitude. Baromètres ;
- la température : ses variations en un lieu, ses variations avec l'altitude. Thermomètres. Psychomètres ;
- l'atmosphère type : définition — utilisation — altimètre barométrique ;
- le vent au sol et en altitude ;
- stabilité et instabilité verticales de l'atmosphère d'origine thermique — utilisation pour le vol à voile ;
- les nuages — principes de formation et de classification, notion de système nuageux ;
- les masses d'air : classification — fronts ;
- action du relief:
 - a) sur l'écoulement de l'air : effet thermique et dynamique, brises et vents particuliers — utilisation pour le vol à voile,
 - b) sur les nuages et les fronts ;
- phénomènes dangereux pour l'aviation: brouillard, givrage, orages (foudre et grêle) ;
- cartes météorologiques : cartes au sol et en altitude, lecture de ces cartes ;
- principe de fonctionnement d'une station météorologique de renseignements.

V. — Navigation.

- connaissance pratique des différents moyens à la disposition du pilote pour assurer la navigation sur courte distance ;
- lecture et utilisation des principales cartes aéronautiques ;
- détermination de la position, échelle et signes conventionnels ;
- méthode de navigation: par cheminement, à l'estime ;
- définitions : vitesse propre, vitesse indiquée, dérive — vitesse sol ;
- les nords : nord vrai, nord magnétique, nord compas ;
- déclinaison, déviation, détermination du cap à suivre ;
- préparation du voyage.

VI. — Réglementation de la navigation aérienne.

- nationalité et immatriculation des aéronefs ;
- documents de bord ;
- licence d'aptitude du pilote de planeur ; conditions d'obtention, privilèges, renouvellement ;
- jets d'objets ;
- dommages causés au sol ;
- feux et signaux ;
- règlements relatifs au vol à vue ;
- circulation au-dessus et à proximité des aérodromes ;
- consignes particulières au vol à voile.

2. *Epreuves pratiques :*

- a. — un vol de contrôle, moniteur à bord.

Au cours de ce vol seront exécutées les manoeuvres élémentaires normales et exceptionnelles de vol concernant le lancer au treuil ou le remorquage par avion.

- la tenue de ligne de vol ;
- le régime critique et le décrochage ;
- la prise de terrain et l'atterrissage ;

- b. une épreuve en solo, avec barographe à bord, comportant un vol au cours duquel une période de 5 minutes s'écoule sans perte d'altitude. Ce vol doit être suivi d'un atterrissage correct sur le terrain de départ.

Le candidat ne sera admis à exécuter les épreuves définies sub b. qu'après avoir accompli avec succès le vol de contrôle défini sub a.

Organisation des épreuves.

Art. 59. 1. Les épreuves théoriques sont passées devant une commission à nommer par le Ministre des Transports.

2. Tout instructeur agréé est autorisé à faire passer les épreuves pratiques.

Il signera une déclaration figurant au carnet de vol individuel du candidat et libellée comme suit :

« Je soussigné (nom et prénom), instructeur de vol (nom de l'école agréé) certifie que M.....
 « (nom, prénom du candidat) a effectué correctement les épreuves en vol relatives à la licence élémentaire
 « de pilote de planeur. Ces épreuves ont eu lieu en ma présence le à l'aérodrome de
 « sur planeur mono- (ou biplace), lancé au treuil (ou remorqué par avion).

« Signature »

Il enverra une déclaration identique au Ministère des Transports dans les huit jours qui suivent la date des épreuves.

Le Ministre des Transports peut, notwithstanding la déclaration du moniteur, imposer avant l'octroi de la licence une nouvelle épreuve devant un expert délégué par lui.

Seuls sont admis aux épreuves pratiques les candidats ayant satisfait aux épreuves théoriques.

Pointage des épreuves

Art. 60. 1. *Epreuves théoriques :*

80% des points sont exigés pour l'épreuve relative à la connaissance de la réglementation de la navigation aérienne.

60% des points sont exigés pour l'épreuve relative à la connaissance de la navigation.

50% des points sont exigés pour les épreuves relatives à la connaissance des autres branches.

Le candidat qui ne satisfait pas à l'épreuve de la réglementation de la navigation aérienne ou à la connaissance de la navigation, sera éliminé.

Celui qui satisfait à ces épreuves, mais échoue dans une ou plusieurs des autres branches, sera autorisé à se présenter à nouveau pour les branches non réussies dans les 3 mois qui suivent l'échec. En cas de nouvel échec, ou passé ce délai, les épreuves devront être refaites dans leur intégralité.

2. *Epreuves pratiques :*

Les épreuves pratiques ne sont pas cotées, l'examineur se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Les épreuves peuvent être modifiées de façon à être adaptées à un type particulier de planeur.

Validité — Revalidation de la licence.

Art. 61. La licence restreinte de pilote de planeur est valable pour une période de 12 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 déterminé au Titre XI du présent arrêté;
- b. avoir effectué au cours de la période précédente de 12 mois 3 heures de vol en qualité de pilote de planeur ou produire une attestation d'un instructeur agréé établissant le maintien de sa compétence et avoir effectué au moins 5 décollages et atterrissages sous la surveillance de cet instructeur.

Si la revalidation n'est pas recherchée durant une période inférieure à 3 ans, la licence se perd définitivement.

Titre VIII. — Licence de pilote de planeur.

Portée de la licence.

Art. 62. La licence de pilote de planeur permet à son titulaire de remplir dans les limites des qualifications obtenues, les fonctions :

- a) de pilote de tout planeur, s'il en est le seul occupant ;
- b) de pilote commandant de bord de tout planeur transportant des passagers ; toutefois, avant de transporter des passagers dans des vols remorqués, il devra avoir effectué au moins 6 vols remorqués d'une durée totale d'au moins une heure comme seul occupant d'un planeur.

La licence de pilote de planeur permet d'effectuer tous genres de vol d'entraînement sous la surveillance d'un instructeur agréé.

Les pilotes autorisés à piloter un planeur lancé au treuil ne seront autorisés à piloter un planeur remorqué par avion qu'après avoir accompli au moins 10 décollages et atterrissages, dont 5 en solo, et sur production d'une déclaration établie par un moniteur agréé, certifiant que les intéressés sont aptes à piloter un planeur remorqué par avion.

Les mêmes conditions s'appliquent au pilotage d'un planeur lancé au treuil si les intéressés sont habilités à piloter un planeur remorqué par avion.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 63. Pour être admis aux épreuves le candidat doit :

1. être titulaire d'une licence restreinte de pilote de planeur en cours de validité;
2. totaliser au moins 15 heures de vol sur planeur, dont 10 heures de vol seul à bord.

Si l'intéressé est titulaire d'une licence de pilote privé ces conditions peuvent être modifiées selon son degré d'habileté et d'expérience.

Avant d'être admis aux épreuves le candidat devra faire parvenir au Ministère des Transports une attestation, certifiée exacte par l'instructeur, qu'il a rempli les conditions fixées sub 2) ci-dessus.

Cette attestation tiendra lieu de demande de participation aux épreuves.

Programme des épreuves.

Art. 64. Les épreuves, qui sont pratiques, comprennent :

1. *un vol de contrôle, examinateur à bord.*

Au cours de ce vol seront exécutées les manoeuvres normales et exceptionnelles de vol concernant le décollage au treuil ou en remorqué par avion, la tenue de ligne de vol, le régime critique et le décrochage, la prise de terrain et l'atterrissage ;

2. *trois épreuves de vol, le candidat étant seul à bord, avec barographe :*

- a. un vol d'une durée minimum de 3 heures, terminé par un atterrissage au point de départ ;
- b. un gain d'altitude de 1000 m au-dessus du point le plus bas, qui peut être effectué au cours du vol sub a. ;
- c. un vol de navigation, d'une distance de 50 km au moins, effectué soit en ligne droite, soit autour d'un circuit triangulaire dont le plus petit côté mesure 15 km au minimum.

Le candidat est autorisé à effectuer ce voyage à l'étranger.

Au cours du vol, le candidat doit démontrer son aptitude à pratiquer en tant que pilote la navigation aérienne observée et à l'estime.

Organisation des épreuves.

Art. 65. Les épreuves sont passées devant une commission à nommer par le Ministre des Transports.

Pointage des épreuves

Art. 66. Les épreuves ne sont pas cotées, la commission se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Validité — Revalidation de la licence.

Art. 67. La licence de pilote de planeur est valable pour une période de 12 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 déterminé au titre XI du présent arrêté ;
- b) avoir effectué au cours de la période précédente de 12 mois 3 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord, ou produire une attestation d'un moniteur agréé établissant le maintien de sa compétence et avoir effectué au moins 5 décollages et atterrissages sous la surveillance de cet instructeur.

Si la revalidation de la licence n'a pas été recherchée durant une période inférieure à 3 ans, la licence se perd définitivement.

Titre IX. — Qualifications spéciales.

A) QUALIFICATION POUR VOL DE VIRTUOSITÉ.

Portée de la qualification.

Art. 68. Le titulaire d'une qualification de vol de virtuosité est autorisé à effectuer, seul à bord et à titre autonome, des vols de virtuosité.

Pour l'exécution de vols de virtuosité avec passagers, le Ministre des Transports, ou son délégué, peut accorder, dans chaque cas particulier, une autorisation spéciale, tout en fixant les conditions qui doivent être remplies.

Le Ministre des Transports peut exiger en tout temps une vérification du degré d'entraînement des titulaires d'une qualification pour vol de virtuosité, notamment s'il s'agit de pilotes désirant effectuer des vols de virtuosité au cours de manifestations publiques d'aviation.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 69. Pour être admis aux épreuves, le candidat doit :

- 1) être titulaire d'une licence de pilote de planeur ;
- 2) avoir totalisé 30 heures en qualité de pilote commandant de bord.

Programme des épreuves.

Art. 70. Celui qui sollicite une qualification pour vol de virtuosité doit se soumettre à une épreuve de vol comprenant les figures d'acrobatie suivantes :

- 2 loopings normaux ;
- 2 renversements à gauche et 2 à droite ;
- 2 tours de vrille à gauche et 2 à droite ;
- 3 tours de spirale à gauche et 3 à droite, la durée d'un tour ne dépassant pas 10 secondes.

Ces figures doivent être effectuées au cours de deux vols à partir d'une hauteur de 1500 m au-dessus de l'aérodrome. Avant chaque vol, le candidat doit remettre à l'examineur un programme écrit. Pour tout changement apporté à ce programme, le vol est manqué. Chaque vol s'achève par un atterrissage de précision dans un rectangle de 100 X 50 m, comprenant une fois une glissade à gauche et une fois une glissade à droite.

Organisation des épreuves.

Art. 71. Les épreuves ont lieu devant un examinateur à nommer par le Ministre des Transports, et doivent se faire à bord d'un planeur réputé acrobatique.

Pointage des épreuves.

Art. 72. Les épreuves ne sont pas cotées, l'examineur se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

B) QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL A VOILE.

Portée de la qualification.

Art. 73. Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol à voile est autorisé à donner l'instruction de vol et à diriger les vols «solo» en vue de l'obtention d'une licence ou de qualifications, à bord de planeurs qu'il est lui-même autorisé à piloter.

Conditions d'admission aux épreuves.

Art. 74. Pour être admis aux épreuves, le candidat doit :

- a) être âgé de 21 ans au moins ;
- b) être titulaire au moins d'une licence de pilote de planeur en cours de validité ;
- c) avoir totalisé au moins 40 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord.

Programme des épreuves.

Art. 75. 1) *Epreuve de pilotage, l'examineur se trouvant à bord.*

Au cours de cette épreuve, le candidat doit démontrer son aptitude à piloter en toute sécurité et avec une précision suffisante dans toutes les conditions normales de vol à voile.

Les exercices qui peuvent lui être demandés sont les suivants :

- inspection de l'appareil avant le vol ;
- actions vitales ;
- décollage et montée au treuil ;
- vol remorqué ;
- lignes droites à différentes vitesses anémométriques ;
- décrochage en ligne droite ;
- virages à différentes inclinaisons ;
- décrochage sur virage dérapé ;
- décrochage sur virage serré ;
- glissade et arrêt de la glissade ;
- prise de terrain et atterrissage de précision entre deux repères distants de 100 m.

2) *Epreuve de navigation.*

Au cours de cette épreuve, le candidat doit démontrer son aptitude à utiliser les courants atmosphériques permettant le vol à voile.

Les exercices qui lui sont demandés concernent notamment :

- la recherche et l'identification des courants favorables ;
- la conduite rationnelle de la machine au cours des diverses circonstances du vol (zones ascendantes et descendantes, vent debout, vent transversier, etc.).

3) *Epreuves didactiques.*

Le candidat devra prouver au sol et en vol qu'il est capable d'enseigner la réglementation, la technique et la météorologie.

Organisation des épreuves.

Art. 76. Les épreuves sont passées devant une commission à nommer par le Ministre des Transports.

Pointage des épreuves.

Art. 77. Les épreuves ne sont pas cotées, les examinateurs se bornant à constater l'aptitude ou l'inaptitude du candidat.

Celui qui satisfait aux épreuves sera autorisé par le Ministre des Transports à instruire, en collaboration avec un instructeur agréé, deux élèves-pilotes jusqu'à l'obtention de la licence restreinte de pilote de planeur.

A la suite des résultats obtenus, le Ministre des Transports décidera, la commission d'examen entendue, si la qualification d'instructeur de vol à voile peut être octroyée à l'intéressé.

Validité — Revalidation.

Art. 78. La qualification d'instructeur de vol à voile est valable pour une période de 12 mois.

Celui qui en demande la revalidation doit avoir effectué au moins 10 heures de vol en sa qualité d'instructeur au cours des 12 mois précédents ou avoir accompli au moins 20 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord.

Si la condition de revalidation ci-dessus n'est pas remplie, le titulaire devra produire une attestation de la commission établissant le maintien de sa compétence.

Si la revalidation de la qualification d'instructeur de vol à voile n'est pas recherchée durant une période inférieure à deux ans, celle-ci se perd définitivement.

Titre X. — Décompte du temps de vol.

Art. 79. Le titulaire d'une licence de pilote a le droit de faire porter à son crédit le total du temps de vol pendant lequel il remplira les fonctions de pilote commandant de bord manoeuvrant seul les commandes, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour la revalidation d'une licence ou pour l'obtention d'une qualification; toutefois, s'il est détenteur d'une qualification d'instructeur de pilote privé, il sera autorisé à faire porter à son crédit le total du temps de vol pendant lequel il aura rempli les fonctions d'instructeur.

Pour le calcul du temps de vol exigé pour la revalidation de la licence ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur le temps d'instruction en double commande sera entièrement compté.

Titre XI. — Conditions médicales.

Art. 80. Tout candidat se présentant pour subir l'examen médical doit présenter au médecin examinateur une déclaration signée de sa main, spécifiant s'il n'a pas encore ou s'il a déjà subi un tel examen médical et si oui quel en a été le résultat. Toute fausse déclaration entraînera le retrait de la licence.

Art. 81. Les examens médicaux doivent être passés devant les médecins-examineurs spécialement agréés à cet effet par le Ministre des Transports.

Art. 82. L'examen médical revisionnel, destiné à vérifier si le titulaire d'une licence a conservé son aptitude physique, est le même que l'examen initial.

Art. 83. Les conditions médicales exigées pour les différentes licences prévues par le présent arrêté sont les suivantes :

A. Conditions d'aptitude physique.

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 de toute affection congénitale ou acquise qui entraînerait un degré d'incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef dans les conditions ordinaires de vol.

II. Examen du système nerveux.

1. Le candidat ne présentera pas, dans ses antécédents, de troubles nerveux ou mentaux importants. Il ne présentera ni troubles mentaux, ni signes laissant présumer une épilepsie latente. Il ne présentera aucune affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets pourraient compromettre la sécurité de manoeuvre d'un aéronef. Les cas de troubles de comportement ou de syphilis, passés ou présents, affectant le système nerveux central entraîneront l'incapacité définitive.

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'incapacité provisoire jusqu'au moment où le médecin-examineur 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'incapacité 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'incapacité définitive. Dans le cas de plasties assurant l'intégrité 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, celui-ci pourra être déclaré 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'incapacité.

Certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses ainsi que certaines pertes anatomiques compatibles avec la sécurité de manoeuvre d'un aéronef en vol pourront ne pas entraîner l'incapacité.

3. Tube digestif.

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

4. Cage thoracique.

Toute mutilation étendue de la paroi thoracique avec affaissement du gril costal ainsi que toute séquelle d'intervention chirurgicale provoquant une déficience respiratoire en altitude entraînera l'incapacité.

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'incapacité. La néphrectomie compensée sans hypertension ni urémie pourra ne pas entraîner l'incapacité.

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 coeur ne présentera aucune anomalie, congénitale ou acquise, susceptible de rendre le candidat subitement inapte à conduire un aéronef avec sécurité.

3. La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales, compte tenu de l'âge du candidat.

4. Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou de structure importante. Les varices n'entraînent pas nécessairement l'incapacité.

5. Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, 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.

Les cas de diabète sucré caractérisé entraîneront l'inaptitude. Les cas douteux entraîneront l'inaptitude jusqu'à la présentation des preuves qu'il s'agit d'une condition non diabétique.

9. Les cas importants d'hypertrophie localisée ou généralisée des ganglions lymphatiques et les maladies de sang entraîneront l'inaptitude.

10. 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-examineur 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.

11. 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-examineur, 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.

Le candidat présentera :

a) un champ visuel normal ;

b) une acuité visuelle égale au moins à 20/40 (6/12 ou 0,5) pour chaque oeil pris séparément avec ou sans correction. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de verres correcteurs, la vision sans correction, pour un oeil ou pour les deux yeux, ne doit pas être inférieure à 20/200 (6/60 ou 0,1) auquel cas le candidat peut être déclaré apte à condition de porter des verres correcteurs lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

Il est recommandé :

a) de faire une note au dossier du candidat si l'épreuve révèle un degré quelconque d'hétérophorie ;

b) d'exiger du candidat 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.

C. Conditions de perception des couleurs.

Le candidat doit 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 doit 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-examineur à une distance de 2,5 m de ce dernier.

Art. 84. 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-examineur un réexamen dans un délai plus court à indiquer au certificat.

Art. 85. Le modèle du certificat médical sera publié en annexe du présent arrêté.

Art. 86. L'arrêté grand-ducal du 4 mai 1949, portant réglementation provisoire sur les brevets et licences du personnel de conduite des aéronefs civils, ainsi que l'arrêté grand-ducal du 24 août 1956, modifiant les conditions médicales prévues à l'art. 38 de l'arrêté grand-ducal du 4 mai 1949, portant réglementation provisoire sur les brevets et licences du personnel de conduite des aéronefs civils, sont abrogés.

Art. 87. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Mémorial*.

Palais de Luxembourg, le 3 mars 1961.
Charlotte.

Le Ministre des Transports,
Pierre Grégoire.

ANNEXE.

CERTIFICAT MÉDICAL

en vue de l'obtention d'une licence d'apprentissage, d'une licence élémentaire ou d'une licence de pilote privé de

M.....
né à, le,
demeurant à, rue

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

DÉCLARATION 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 MÉDICALES GÉNÉRALES.

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 caractérisées?

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 aiguë, 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. Remarques:

.....

.....

EXAMEN DES YEUX.

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

à 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 vous 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. Y a-t-il obstruction de la trompe d'Eustache?
4. Y a-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

.....