

Renouvellement : 10 h minimum annuelles dont 5 h dans les 6 derniers mois. Dans le cas contraire, renouvellement d'une période probatoire de 5 h durant lesquelles il sera interdit de dépasser 15 nm et d'emmener des passagers. Trois atterrissages obligatoires dans les 60 derniers jours sur le type d'appareil pour lequel le pilote a été qualifié. »

les réponses de la DGAC

« Par lettre du 15 avril 1980, vous avez bien voulu m'adresser les propositions établies par la Commission de formation créée au sein de votre Comité de coordination quant à la création d'un brevet de pilote d'avion léger, titre qui s'adresserait plus particulièrement aux pilotes de l'aviation légère intéressés par le pilotage à titre de loisir ou de tourisme. J'ai l'honneur de vous faire connaître que ces propositions seront étudiées par mes services qui prendront éventuellement contact avec les membres de votre commission.

« Je tiens, cependant, à vous préciser que cette étude sera conduite indépendamment du projet de réforme du brevet de pilote privé avion dont vous avez communication et dont l'aboutissement doit être poursuivi sans tarder. D'ailleurs le dossier correspondant vient d'être soumis à l'approbation ministérielle. En vous demandant de porter cette lettre à la connaissance des membres de votre Comité, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués. »

**L'ingénieur général de l'Aviation Civile,
PALAYRET**

« Sous le timbre du Comité de coordination et d'action aéronautique, vous m'avez transmis des propositions pour un brevet de pilote d'avion léger qui coexisterait avec le brevet de pilote privé avion normal. Ces propositions qui sont constituées essentiellement par les conditions d'obtention et de renouvellement, ainsi que par les privilèges d'un



Le Croses LC 10 n° 01 Coplasud. Une vieille affaire courtelinesque : les Poux-du-Ciel ne partent pas en vrille, c'est connu. Or, pour pouvoir être certifié en CdN, il doit être démontré aux essais qu'une fois mis en vrille, l'avion peut en sortir. Un Pou n'y entrant point, ne saurait à fortiori en sortir. Donc — oukase administratif magistral : pas de CdN pour un Mignet ou un Croses et, puisque pas de CdN, pas de fabrication possible à partir de kits. — C'est beau, c'est grand, c'est généreux, la France !

ret brevet, ont été soigneusement examinées par mes services. Créer à côté du brevet de pilote privé classique un autre brevet ayant certains objectifs en commun avec le premier, mais pas tous, n'est pas une tâche aisée. Pour la mener à bien, il ne semble pas qu'il faille commencer par rédiger la réglementation correspondante, mais plutôt par dresser l'inventaire des connaissances et des capacités que devra acquérir l'élève-pilote candidat à ce brevet simplifié pour exercer en sécurité les privilèges qui lui seront accordés.

« Cet inventaire peut être aisément effectué à partir, d'une part du recueil des questions d'examen du brevet de pilote privé avion pour les connaissances, d'autre part du guide de l'examen en vol pour les capacités. Il suffit de rayer tout ce qui ne paraît pas nécessaire pour le pilote d'avion léger. Ensuite il sera possible de déduire logiquement les conditions d'obtention du brevet de pilote d'avion léger en fonction des connaissances et des capacités que le candidat aura à acquérir, ainsi que les privilèges qui seront la conséquence de ce que ce pilote ainsi formé sera capable de faire.

« J'apprécierais de recevoir de votre Comité de coordination et d'action aéronautique, l'inventaire évoqué ci-dessus, ce qui permettra de poursuivre l'étude de votre proposition de créer un brevet de pilote léger. Veuillez croire, Messieurs les Présidents, à l'assurance de mes sentiments très cordiaux. »

**L'ingénieur en Chef de l'Aviation Civile,
Sous-Directeur
chargé de la Formation Aéronautique,
J.-L. JAMET**

En lisant attentivement la lettre de M. J.-L. Jamet, on peut penser que la discussion est assez largement ouverte puisqu'il semble même repousser a priori les restrictions introduites d'emblée dans la proposition du CCAA. Une chose est certaine, c'est que ce CCAA a été intronisé interlocuteur privilégié par l'administration pour l'établissement de la réglementation de délivrance du « brevet de pilote d'avion léger » et qu'il portera face à l'opinion publique la co-responsabilité de celle-ci. Souhaitons que, des discussions qui s'ouvrent, sorte un brevet qui permette au plus grand nombre des citoyens qui désirent voler pour le seul plaisir, de circuler librement dans tout l'espace aérien non contrôlé, de décoller et de se poser sur tous les aérodromes où n'existent pas de mouvements réguliers d'avions de transport de passagers.

Car, répétons-le, le nouveau brevet de pilote privé avion est un brevet de riches, destiné à la pratique d'une aviation de riches. Il ne fait que renforcer dans l'esprit de l'opinion publique cette idée que les loisirs aériens ne sont que des activités pratiquables par des privilégiés ! Or, les gens de situation modeste et de tous les âges qui souhaitent voler sont légion. Les Constructeurs Amateurs sont en général de ceux-là, eux pour qui le seul espoir de posséder un jour un avion est de le construire en y consacrant, années après années, leurs loisirs et leurs économies. Et il semble particulièrement immoral de leur imposer un brevet destiné à donner accès à une seule forme d'aviation qu'il n'auront jamais les moyens financiers de pratiquer !

Y.M.

SIRAVIA

dealer du MC-12 Cri-cri
de Michel Colombar
le plus petit bimoteur du monde

aérodrome de Pons,
17800 Pons.
(46) 91.33.22

un professionnel pour les
Constructeurs Amateurs :
instruments, pièces
nouves et d'occasion,
fournitures diverses,
quincaillerie, etc.